RÈGLES INTERNATIONALES ET DIPLOMATIE DE LA MER PAR M...







RÈGLES INTERNATIONALES

ET

DIPLOMATIE

DE LA MER.

Imprimerie de Cosse et J. Dumaine,
rue Christine, 2.

RÈGLES INTERNATIONALES

ET

DIPLOMATIE

DE LA MER

Par

M. THÉODORE ORTOLAN
LIEUTENANT DE VAISSEAU
Chevalier de la Légion d'Honneur.

TOME SECOND.

PARIS
IMPRIMERIE ET LIBRAIRIES DE

J. DUMAINE, ÉDITEUR
de livres pour l'art militaire,
Rue et Passage Dauphine, 36.

COSSE ET N. DELAMOTTE,
éditeurs de livres de droit,
Place Dauphine, 26 et 27.

1845

RÈGLES INTERNATIONALES

ET

DIPLOMATIE

DE LA MER.

LIVRE TROISIÈME.

ÉTAT DE GUERRE.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux.

SOMMAIRE.

Le conflit des intérêts, l'antagonisme des droits et des obligations correspondantes, sont la source première des différends qui ont lieu dans les sociétés. — Le mode d'appréciation et de répression d'une lésion de droits n'est pas le même entre les simples citoyens et entre les personnes morales des états. — Diverses manières pour les états de poursuivre la réparation d'un grief. — Ce que c'est que la guerre. — Etymologie et signification première de ce mot.

Guerre publique. — Guerre offensive et guerre défensive. — C'est la justice ou l'injustice de la cause qui établit la distinction entre ces deux dernières. — Prétention de chacun des belligérants à la bonne cause. — Raisons justificatives de la guerre, dis-

---

CAUSE DE LA GUERRE.

La perturbation accidentelle et momentanée de l'harmonie qui doit présider à tout système régulier est un fait de l'ordre physique et de l'ordre moral. Ce fait s'observe dans la matière inerte et dans les corps organisés, chez les êtres animés dépourvus de raison, et chez l'homme, être essentiellement raisonnable. Dans l'ordre physique, la découverte des lois qui président à cette perturbation est souvent un problème insoluble pour la raison de l'homme; les effets se

perçoivent tandis que les causes demeurent cachées. Dans les institutions humaines de l'ordre moral, l'interruption de l'harmonie prend sa source dans le conflit des intérêts individuels, dans l'antagonisme des droits de chacun et des obligations ou devoirs qui répondent à ces droits.

La raison commande à chaque homme de pourvoir à son bien-être et à sa conservation; de cette vérité première découle comme conséquence le droit pour chacun de la juste défense de soi-même (1), c'est-à-dire le droit de repousser par les moyens en son pouvoir toute lésion injuste, directe ou indirecte, venue ou à venir, de ses droits absolus ou acquis.

Au sein des états civilisés, l'appréciation et la répression d'une lésion quelconque de cette nature, commise, soit de la part des citoyens au préjudice les uns des autres, soit de la part des citoyens au préjudice de l'état, soit enfin de la part de l'état lui-même au préjudice de ses citoyens, ne sont pas laissées à l'arbitre de chacun. Les droits et les devoirs, clairement définis, sont constitués et formulés en code obligatoire, par les pouvoirs législatifs de l'association; en cas de contestations, de conflits ou d'infractions, les pouvoirs judiciaires, appliquant les prescriptions de ce code, prononcent entre les

(1) Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, liv. 2, ch. 1, § 3, n° 3.

parties, et le pouvoir exécutif fait exécuter cette sentence.

Ainsi entre citoyens d'un état, ou entre individus soumis aux lois de cet état, à l'emploi des moyens personnels de force proportionnés à l'offense se trouve substitué l'emploi des moyens légaux fournis par l'association, sauf cependant les cas, prévus par les lois elles-mêmes, où une attaque soudaine, faisant naître un péril imminent, met dans l'impossibilité d'avoir recours immédiatement à ces moyens, et impose la nécessité de faire usage de la force personnelle. Mais dans ces cas exceptionnels mêmes, cet usage de la force, comme moyen obligé d'une défense légitime, est sur-le-champ apprécié, condamné ou absous par les pouvoirs publics qui interviennent. D'où il suit qu'entre particuliers les conflits des droits et des obligations peuvent bien entraîner l'état d'inimitié, mais que cet état d'inimitié ne se traduit pas en actes permanents d'hostilités; en un mot, que dans l'intérieur des états il y a des procès, mais qu'il n'y a pas de guerres privées.

A l'égard des états souverains, dans les différends qui peuvent surgir entre eux par suite de la violation de leurs droits ou du refus de l'un d'eux d'accomplir une obligation, la situation change et le mode d'aplanir ces différends et de dispenser la justice n'est plus le même.

Quoique les droits internationaux soient définis et reconnus, on sait qu'il n'existe :

Ni pouvoir législatif qui les constitue et les formule en loi écrite et générale ;

Ni pouvoir judiciaire qui, en cas de débats, les vérifie et prononce sur leur existence ou sur leur étendue ;

Ni, enfin, pouvoir exécutif qui emploie les forces réunies des états souverains à maintenir leur observation (1).

D'où il suit que chacun de ces états pour obtenir le redressement d'un tort commis à son détriment, pour repousser une injure de la part d'un autre, est réduit à l'emploi des moyens qu'il puise en lui-même.

Ces moyens sont de plusieurs sortes, selon la gravité des cas : ou la discussion paisible, par négociations, des griefs dont la réparation est poursuivie; ou le recours à des violences déterminées proportionnées à l'offense (2); ou enfin les voies de fait indéterminées, c'est-à-dire l'emploi rigoureux et général de la force. Ce dernier moyen, c'est la guerre.

En droit l'objet de la guerre n'est donc autre chose que la défense de l'état, comme l'indique l'étymologie même du mot.

---

(1) *Voy.* t. 1, ch. 4, p. 57 et 58.

(2) t. 1, ch. 16.

En allemand le mot *wehr*, dérivé de la langue des anciens Germains, signifie défense. En hollandais *weer* a la même signification. Dans le moyen âge, la basse latinité en avait fait *werra*, *gwerra*, *guerra*. Ce dernier mot s'est conservé intact dans la plupart des langues du Midi et les Français en ont formé celui de *guerre*. Les Anglais disent *war*.

L'appellation primitive employée pour désigner le but de la guerre a été, par une figure de langage, reportée sur le moyen même d'atteindre à ce but: *gewehr* en allemand, *geweer* en hollandais, signifient les armes; et en effet c'est par la voie des armes qu'on soutient la guerre.

La guerre est un parti violent, qui entraîne avec lui bien des calamités publiques; mais il est, dans la vie des nations, des cas où une impérieuse nécessité la commande; lorsque la guerre est le seul moyen qui reste à un état pour soutenir ses droits outragés ou méconnus, cet état ne doit pas hésiter à le prendre sous peine de porter atteinte à son honneur et de préparer sa décadence.

De même que les traités conclus par les nations entre elles sont appelés traités publics, de même la guerre internationale est qualifiée de guerre publique.

La distinction faite par quelques publicistes entre la guerre offensive et la guerre défensive est difficile à établir rigoureusement, si l'on donne à

ces deux expressions une portée et un sens différents de ceux qu'elles ont dans le langage de la stratégie militaire.

On dit que la guerre est offensive de la part de la puissance qui en prenant les armes tend à violer les droits d'une autre ; qu'elle est défensive du côté de la puissance qui ne veut que défendre ses droits, soit que cette puissance repousse des hostilités dirigées contre elle, soit qu'elle attaque la première en vertu du droit de prévention (1). En principe c'est donc la justice ou l'injustice de la cause qui établit cette distinction.

Or, à moins de supposer le fait d'un conquérant qui, guidé par la seule soif des conquêtes, comme autrefois les Gengiskan, les Tamerlan ou les Mahomet II, porte la guerre chez une nation paisible, sans pouvoir formuler contre elle aucun grief, dans le but unique et ostensible de la subjuguer, d'anéantir ses droits et de se substituer à elle par l'effet de la force : comment rendre évidente la justice ou l'injustice de la cause ? puisqu'il n'existe aucun tribunal des nations dont la sentence soit admissible ; puisque chaque état souverain, en vertu de sa souveraineté, est autorisé à recourir à la force, lorsque la force est le seul moyen de redresser une injure qu'il a véritablement reçue ou qu'il prétend avoir

(1) Kluber, *Droit des Gens moderne*, § 235.

reçue de la part d'un autre; puisqu'enfin il est le seul juge dans sa propre cause, le seul appréciateur de la nature, de l'étendue de cette injure et des moyens qu'il est le maître d'employer pour en obtenir satisfaction?

Parmi les états civilisés toute guerre prend sa source dans un différend, dans une lésion quelconque, vraie ou supposée; et le cas échéant chacune des parties en litige s'efforce de légitimer sa conduite en invoquant en sa faveur les principes du droit des gens: les notes, les mémoires, les manifestes sont échangés. Dans ces pièces diplomatiques, on s'accuse réciproquement de violation de droit, d'orgueil, d'artifice et d'ambition; la puissance elle-même de qui part l'offense prétend toujours avoir fait preuve d'équité, de modération et d'amour de la paix; on se prodigue de part et d'autre les noms d'infracteur des traités, de perturbateur de la paix publique; chacun veut assumer sur la partie adverse la responsabilité terrible des calamités qu'apporte avec lui le fléau de la guerre, et appeler de la justice de sa propre cause au tribunal de l'opinion publique, tribunal indéterminé, qui n'a pas d'autorité effective, qu'il est facile d'égarer, et dont la sentence illusoire est d'ailleurs toujours influencée par les considérations politiques des puissances qui, sans prendre part à la lutte des belligérants, y sont cependant plus ou moins intéressées.

Nonobstant ces discussions irritantes qui précèdent ordinairement la guerre entre deux états et dans lesquelles chacun d'eux veut avoir pour lui le bon droit, et quoiqu'il puisse même se faire que celui qui a tort soit de bonne foi; puisque la vérité est une, la justice de la cause ne peut être des deux côtés en même temps; il faut bien que ces raisons dont parlent Grotius et les publicistes venus après lui, raisons qu'ils appellent *justificatives* et qu'ils distinguent des motifs d'utilité, c'est-à-dire des motifs de politique (1), il faut bien que ces raisons existent, en fait, en faveur de l'une des parties plutôt qu'en faveur de l'autre.

Mais, en droit international positif, le droit des parties belligérantes doit être réputé douteux (2).

C'est une règle mentionnée par Vattel et dictée par la raison, que la guerre en forme, quant à ses effets, doit être regardée comme juste de part et d'autre (3). En d'autres termes, la guerre publique en forme ou légalement commencée, confère aux

---

(1) Grotius, *Droit de la Guerre et de la Paix*, liv. 2, ch. 1, § 1, et liv. 2, ch. 22, §§ 1 et suiv. — Vattel, *le Droit des Gens*, liv. 3, ch. 3, §§ 25 et 26. — Rayneval, *Droit de la Nature et des Gens*, liv. 3, ch. 2, §§ 1 et 2.

(2) Klueber, *Droit des Gens moderne*, § 237, note (*a*). — Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 6, ch. 1, p. 220.

(3) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 4, § 68, et liv. 3, ch. 12, § 190. — De Martens, *Précis du Droit des Gens*, § 265.

états belligérants les mêmes droits à l'encontre les uns des autres. A l'égard de ces droits, la loi volontaire ou positive des nations ne fait pas de distinction entre une guerre juste ou une guerre injuste. Tout ce qui est permis à l'une des parties par les lois de la guerre, est aussi permis à l'autre (1). C'est dans ce sens que l'on peut, avec Schmalz, définir la guerre un état de représailles générales et continues (2).

La victoire vient en dernier ressort sanctionner matériellement les prétentions de l'un des belligérants et terminer la guerre, cette sorte de procédure.

C'est ainsi qu'autrefois, en Europe, avaient lieu, autorisés par l'usage et même ordonnés par les lois, les combats judiciaires entre particuliers, lorsque dans le cas d'accusation grave et déshonorante, les juges, à défaut de preuves, se trouvaient dans l'impuissance de prononcer un jugement. Ces combats judiciaires avaient leurs règles déterminées. Tout devait être égal de part et d'autre. Les deux champions, également armés de toutes pièces, entraient en lice et s'en remettaient au jugement de Dieu. On mesurait la longueur des lances et des épées des chevaliers et écuyers, et celle des bâtons

(1) WHEATON, *Elements of international law*, t. 2, part. 4, § 6, p. 10.

(2) SCHMALZ, *Droit des Gens européen*, liv. 6, ch. 1, p. 211.

et des couteaux dont l'usage était seul permis aux vilains.

La guerre entre deux états n'est autre chose qu'un duel judiciaire (1); et l'égalité de droit, assurée à chacun des belligérants par les lois de la guerre, est, à leur égard, ce qu'était autrefois l'égalité des armes à l'égard des champions dans les combats singuliers.

Les progrès de la raison publique ont fait abolir partout l'usage du combat judiciaire entre particuliers. Les utopistes, quoi qu'ils disent, ne parviendront pas à proscrire les duels judiciaires d'état à état. C'est une triste nécessité, mais, dans certains cas, c'est une nécessité impérieuse à laquelle il faut bien obéir.

La règle que la guerre en forme, quant à ses effets, doit être regardée comme juste de part et d'autre, n'est pas toujours mise en pratique par les belligérants, lorsqu'il s'agit de guerre civile ou intestine.

Cette guerre, que Grotius appelle mixte (2), est celle qui a lieu entre le gouvernement légitime ou le gou-

---

(1) Suivant Grotius, *Droit de la Guerre et de la Paix*, liv. 1, ch. 1, § 1, le mot latin *bellum* vient du mot plus ancien *duellum*, lequel étant dérivé du nombre *duo*, donnait par là à entendre un différend entre deux personnes.

(2) Grotius, *Droit de la Guerre et de la Paix*, liv. 1, ch. 3, § 1, n° 1.

vernement de fait d'un état, et un parti considérable de citoyens agissant avec une force armée régulièrement organisée, dans le but de changer ou de modifier ce gouvernement, ou pour tout autre motif politique.

L'histoire ancienne et l'histoire moderne font voir que malheureusement dans ces luttes intestines les deux partis opposés transgressent mutuellement les règles qui président à toute guerre publique. Dès le début des hostilités, le gouvernement de fait, considérant comme des rebelles et des révoltés les citoyens qui combattent pour le parti dissident et ceux qui lui portent secours, se croit en droit de les traiter en criminels. Il fait rendre contre eux des lois d'intimidation ; il applique le dernier supplice à ceux qui tombent en son pouvoir les armes à la main ; il met à prix la tête des officiers et des généraux, ce qui donne à la guerre civile un caractère d'inhumanité et d'atrocité digne des nations barbares. Mais c'est là pour ce gouvernement jouer un jeu terrible, dont la durée est en raison inverse de l'accroissement des forces et du succès des insurgés : car, pour peu que la guerre se prolonge, la crainte ou l'efficacité de représailles analogues impose bientôt la nécessité d'y mettre un terme.

Quoi qu'il en soit, la coutume générale des nations est de considérer la guerre civile comme don-

nant aux partis opposés tous les droits de la guerre, à l'égard l'un de l'autre et même à l'égard des nations qui restent neutres (1).

Déclaration de la guerre.

La guerre publique étant une relation directe d'état à état, il faut, pour qu'elle soit légitime, qu'elle soit faite de part et d'autre par ordre de la puissance publique. Les puissances subalternes telles que les gouverneurs de colonies ou de provinces éloignées, les amiraux ou commandants d'escadres, peuvent se trouver forcées, sans ordre exprès de leur gouvernement, de repousser par la voie des armes des attaques dirigées contre elles, et même de prendre l'initiative des hostilités par droit de prévention. Ces délégués du pouvoir souverain agissent alors légitimement, au nom et sous l'autorité de ce pouvoir, en vertu de la portion de souveraineté dont l'exercice leur a été confié ; mais leurs opérations hostiles ne constituent pas ce qu'on appelle la guerre en forme. Cette dernière n'existe réellement qu'après décret, et notification ou déclaration de ce décret de la part du pouvoir souverain.

---

(1) WHEATON, *Elements of international law*, vol. 2, part. 4, ch. 1, § 7, p. 11.

Par ces mots notification, déclaration, on ne comprend plus aujourd'hui l'antique usage d'envoyer sur le territoire de l'état contre lequel on veut agir hostilement un héraut d'armes ou ambassadeur, messager exprès de guerre, qui la signifiait au nom de son souverain comme on signifie un défi. Cette forme solennelle, usitée dans les temps anciens, était aussi employée dans le moyen âge et s'est conservée en Europe jusque vers le milieu du dix-septième siècle. Depuis cette époque, la puissance qui a décrété la guerre se borne, avant de la commencer, à porter ce décret à la connaissance de l'état contre lequel il est dirigé, à celle des autres puissances étrangères et à celle de ses propres sujets, au moyen de la publication de manifestes ou exposé de motifs. Ordinairement ces documents diplomatiques établissent les griefs qui ont donné matière au différend, exposent en substance les négociations suivies inutilement pour obtenir le redressement de ces griefs, et s'efforcent de légitimer en droit la décision prise de faire la guerre.

La publication de ces manifestes, auxquels il est souvent répondu par des contre-manifestes, est utile et même indispensable à l'égard des puissances étrangères et à celui des propres sujets de la puissance qui attaque, parce que la guerre, modifiant profondément les relations internationales qui ont lieu pendant la paix, imposant aux citoyens des na-

tions belligérantes, et même à ceux des nations neutres, des précautions, des obligations nouvelles, il faut bien que les uns et les autres soient avertis à l'avance du passage de l'état de paix à l'état de guerre, afin d'être mis à même d'accomplir ces nouvelles obligations et de sauvegarder leurs intérêts.

D'autre part, la puissance attaquée avant la proclamation de la guerre, est en droit d'adresser à celle qui la première a commencé les hostilités, les reproches de trahison et de perfidie ; car elle peut alléguer que ces hostilités l'ont surprise au moment où elle avait encore l'intention et la confiance de terminer le différend par les voies pacifiques. Ce reproche est surtout fondé lorsqu'il s'agit d'hostilités commises, par ordre du gouvernement agresseur, en pleine mer ou dans des pays éloignés.

Aujourd'hui, en effet, l'organisation si bien réglée des communications entre les divers états, la facilité et la multiplicité de ces communications présentent, jusqu'à un certain point, contre une agression subite continentale qui ressemblerait à une trahison, des garanties efficaces. L'établissement du gouvernement représentatif chez la plupart des nations a substitué aux ténébreuses machinations des cabinets, la discussion publique des grands intérêts des peuples. Le changement terrible de l'état de paix à l'état de guerre ne se fait pas sans transition. Il est difficile, pour ne pas dire impossible, que les dispositions hostiles d'une puissance contre une au-

tre n'apparaissent pas ostensiblement avant qu'elles aient donné lieu à des hostilités réelles. L'augmentation des forces militaires d'un pays, ses armements ou équipements de flottes sont des mesures connues de toute l'Europe avant qu'elles soient accomplies; et l'on sait toujours quelle est la puissance que menacent ces armements. Le danger étant ainsi connu à l'avance, c'est à l'état menacé à se mettre en garde et à se prémunir contre ce danger. Mais ces considérations, qui peuvent tendre à faire regarder comme moins utiles les déclarations préalables de la guerre, applicables à l'égard de la guerre continentale, ne le sont pas rigoureusement parlant à l'égard de la guerre purement maritime.

Si des escadres ou des bâtiments de guerre qui ont quitté leurs ports alors que régnait la paix, naviguent loin de leur pays et sont mis par cet éloignement dans l'impossibilité d'avoir connaissance des différends suscités à leur gouvernement, qui les fera se prémunir contre les suites fâcheuses de ces différends? Et si la puissance résolue d'avance à la guerre, expédie secrètement à ses forces navales l'ordre d'attaquer inopinément ces escadres ou ces bâtiments isolés, l'exécution de cet ordre, si elle a lieu avant déclaration de guerre, ne constituera-t-elle pas une véritable violation de la foi publique? On peut répondre, sans doute, que les navires de guerre, forteresses mobiles détachées du territoire de leur pays, ont pour premier devoir d'être constamment en

mesure de repousser une attaque même imprévue, et que l'importance de ce devoir si essentiel augmente en raison de l'ignorance dans laquelle ces bâtiments peuvent être de toute nouvelle de leur pays : mais que dire à l'égard des navires marchands qui, sans aucun moyen de défense, ont entrepris leur navigation et leur commerce paisible, dans la confiance sur la durée de la paix ; que dire lorsque ces navires sont attaqués et capturés en mer avant déclaration de guerre? On peut dire, à notre avis, que cette attaque et cette capture constituent un véritable acte de piraterie à la façon des anciens deys d'Alger.

Cependant, quelques publicistes pensent que pour justifier la guerre, il ne faut point de déclaration ni annonce quelconque portant que l'on se propose de poursuivre ses droits par la voie des armes; ou, en d'autres termes, que la puissance qui la première entre en guerre, n'est pas dans l'obligation d'annoncer la guerre à l'ennemi avant d'en venir à des hostilités, pour légitimer ces hostilités. C'est à peine si ces publicistes reconnaissent l'obligation ou la convenance imposée au gouvernement qui commence la guerre, de publier, dans son propre territoire, un manifeste annonçant les motifs et l'existence des hostilités, pour l'instruction et la gouverne de ses propres citoyens (1).

(1) Kluber, *Droit des Gens moderne*, §§ 238 et 239. — De Martens, *Précis du Droit, etc.*, § 267.—Wheaton, *Elem. of internat. law*, t. 2, part. 4, chap. 1, §§ 8 et 9.

Tel est Bynkershoek, qui établit son opinion par le raisonnement et par des exemples.

« Ceux qui ont écrit sur le droit public, dit-il, « exigent diverses conditions pour que la guerre « soit légitime; entre autres, qu'elle ait été dénoncée « publiquement, au moyen soit de la promulgation « d'un édit spécial, soit de l'envoi d'un héraut; et « cette opinion est considérée comme admise par le « droit des gens, du moins entre les nations euro- « péennes. Sans doute avant d'en venir aux mains « et aux armes nous devons demander la répara- « tion qui nous est due ou que nous prétendons « nous être due. Mais cette demande une fois faite « et suivie d'un refus, est-il permis, sans déclaration « préalable, d'employer la force? Telle est la ques- « tion......

« Je pense qu'il n'y a aucune raison qui rende « exigible la déclaration de guerre; que cette dé- « claration est au nombre de ces choses qu'on s'ac- « corde régulièrement, mais qui ne peuvent être « réclamées comme un droit. La guerre peut com- « mencer par une déclaration, elle le peut aussi par « des violences mutuelles...

« Cependant les princes et les peuples qui ont de « la grandeur d'âme, pour que la victoire obtenue « à force ouverte soit plus honnête et plus glorieuse, « se portent difficilement à faire la guerre avant de « l'avoir déclarée. Il faut ici reproduire la distinc- « tion dont j'ai parlé au chapitre précédent, entre

« la grandeur d'âme et la justice. La justice permet « l'emploi de la force sans déclaration ; la grandeur « d'âme pèse toute chose plus généreusement : elle ne « trouve pas assez glorieux d'accabler un ennemi « désarmé qui n'est point prêt à cette agression ; « elle considère comme indigne d'attaquer à l'im- « proviste et de dépouiller ceux qui venaient à nous, « peut-être, sur la foi de la paix publique, lorsque, « sans leur faute, cette paix a été détruite tout à « coup. » (1)

Vattel est, au contraire, d'avis que la déclaration de guerre est nécessaire. Il distingue la déclaration

(1) Qui de jure publico commentati sunt, ut bellum sit legitimum, varia desiderant, interque ea, ut bellum publice denuncietur, aut edicto in hanc rem proposito, aut feciali misso. Atque ea sententia moribus gentium, certè europearum, recepta creditur. Sane, priusquam manu et ferro res agatur, petendum, quod nobis abest aut abesse querimur, sed an facta duntaxat petitione, eaque negata, citra indictionem vim inferre liceat, hoc est, de quo quæritur?....

Puto autem, nullam esse rationem, quæ indictionem belli exigit, atque adeò esse ex iis, quæ recte præstantur, sed nullo jure petuntur. Potest bellum incipere ab indictione, at etiam potest à vi mutua.....

Attamen majoris animi principes populique, ut vi manifesta honestius et gloriosius vincant, bella, nisi indicta, non facile gerunt. Repetenda hic est animi magnitudinis et justitiæ distinctio, de qua dixi *capite proximo;* hæc et sine indictione vim permittit, illa animosius expendit omnia, neque satis gloriosum existimat hostem inermem atque imparatum opprimere, et censet indignum, eos forte, qui fide pacis publicæ ad nos advenere, illa, nulla ipsorum culpa, repente sublata, mox aggredi et spoliare. BYNKERSHOEK, *Quæst. juris publici*, lib. 1, cap. 2.

simple et la déclaration conditionnelle. Cette dernière consiste à signifier à la puissance avec laquelle on est en litige que l'on va commencer la guerre, si l'on n'obtient pas incessamment satisfaction sur tel sujet.

Les notes diplomatiques connues sous le nom d'*ultimatum* et d'*ultimatissimum*, si elles posent un *casus belli*, sont de vraies déclarations de guerre conditionnelles.

« Celui qui est attaqué, dit encore Vattel, et qui « ne fait qu'une guerre défensive, n'a pas besoin de « déclarer la guerre ; la déclaration de l'ennemi ou « ses hostilités ouvertes étant suffisantes pour con- « stater l'état de guerre. Cependant le souverain at- « taqué ne manque guère aujourd'hui de déclarer « la guerre, soit par dignité, soit pour la direction « de ses sujets (1). »

Rayneval est encore plus explicite. Suivant lui, une guerre sans déclaration préalable est un véritable brigandage : c'est la guerre des pirates et des flibustiers (2).

La déclaration préalable de l'état de guerre est souvent omise par les nations belligérantes. D'hostilités en hostilités, commises de part et d'autre à titre de représailles, on en vient à la guerre générale, et l'on dit alors qu'il y a eu déclaration tacite.

---

(1) VATTEL; *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 4, §§ 51 à 60.

(2) *Droit de la Nature et des Gens*, liv. 3, ch. 3, § 1.

Les temps modernes fournissent des exemples de guerres en forme ainsi commencées.

Telle fut la guerre qui éclata en 1755 entre la France et l'Angleterre, par suite des discussions survenues à propos du commerce des pelleteries et à propos des limites de l'Acadie et du Canada, limites vaguement déterminées par le traité d'Aix-la-Chapelle. Cette guerre ne fut solennellement déclarée par l'Angleterre que le 18 mai 1756. Cependant, dès le mois de juin 1755, presque au moment même où les ministres de la cour de Londres donnaient à l'ambassadeur de France, le duc de Mirepoix, les assurances les plus positives sur le maintien de la paix, en lui disant, *que sûrement les Anglais ne commenceraient pas*, deux vaisseaux de soixante-quatre canons, *le Lis* et *l'Alcide*, de l'escadre de M. Dubois de la Motte, furent capturés par l'escadre de l'amiral Boscawen. Dans le même temps les corsaires anglais enlevaient au commerce français deux cent cinquante navires. Ce fut alors que la cour de Versailles rappela de Londres son ministre, le duc de Mirepoix (1).

Dans les négociations suivies en 1761 entre les cours de Londres et de Versailles dans le but de mettre fin à cette guerre, la France insistait avec

(1) De Flassan, *Histoire générale et raisonnée de la Diplomatie française* (seconde édition), t. 6, p. 35.

énergie pour que restitution lui fût faite de ces prises illégitimes, et formulait sa demande ainsi qu'il suit :

« Les prises faites sur mer par l'Angleterre, « avant la déclaration de la guerre, sont un objet « de restitution légitime, et que le roi veut bien « soumettre à la justice du roi d'Angleterre et des « tribunaux anglais ; en effet, des sujets qui sous « la foi des traités, du droit des gens et de la paix, « naviguent et font leur commerce, ne peuvent « pas justement souffrir de la mésintelligence éta- « blie dans le cabinet des deux cours, avant qu'elle « leur soit connue. Les déclarations de guerre ne « sont établies par le droit des gens, que pour pu- « blier aux peuples les querelles de leurs souverains, « et pour les avertir que leur personne et leur for- « tune ont un ennemi à craindre ; sans cette dé- « claration convenue, il n'y aurait point de sûreté « publique ; chaque individu serait en danger ou « en crainte au moment qu'il sortirait des limites « de sa nation. Si ces principes sont incontestables, « il reste à examiner la date de la déclaration de « guerre des deux couronnes et la date des prises ; « tout ce qui est pris avant la déclaration ne peut « être adjugé de bonne prise sans bouleverser les « lois les plus saintes..... »

La cour de Versailles n'élevait du reste aucune prétention pour la restitution des navires de guerre pris par les Anglais.

« La France, disait-elle, ne demande que le

« bien des particuliers lésés, et ne prétend pas faire « entrer les vaisseaux du roi, pris avant la décla- « ration, dans l'arrangement des prises; la perte « des vaisseaux appartenant à Sa Majesté pouvant « être regardée comme une suite des motifs de la « guerre (1). »

Dans sa réponse au mémoire de la France, M. Pitt, aveuglé par l'orgueil national, disait au nom de son gouvernement :

« La demande de la restitution des prises faites « sur mer avant la déclaration de guerre ne saurait « être reçue : une telle prétention n'étant fondée « sur nulle convention particulière, et n'émanant « nullement du droit des gens, puisqu'il n'y a pas « de principe moins sujet à contestation que celui- « ci. *Viz.* Que le plein droit de toutes les opéra- « tions hostiles de la guerre ne résulte point d'une « déclaration formelle de guerre, mais des hostili- « tés dont l'agresseur a usé en premier lieu (2). »

Dix-sept ans plus tard, l'Angleterre, coutumière du fait, commençait encore la guerre sans déclaration en attaquant inopinément, près des côtes de France, les frégates *la Belle-Poule, la Pallas* et *la Licorne*, et le lougre *le Coureur* (3).

---

(1) *Nouvelles causes célèbres du Droit des Gens,* t. 1, cause première, p. 56 et 57 : Mémoires de la France, du 15 juillet 1761, art. 12.

(2) Même collection, t. 1, p. 65.

(3) Les trois derniers bâtiments furent pris et conduits en An-

Pour justifier cette attaque subite en pleine paix, la cour de Londres prétendait, dans un mémoire fait après coup(1), devoir considérer comme une véritable déclaration de guerre de la part de la France, la déclaration du marquis de Noailles, du 13 mars 1778 (2). Cependant, cet acte qui notifiait à l'Angleterre l'existence du traité d'amitié et de commerce signé par la France avec les Etats-Unis d'Amérique, déjà indépendants de fait, disait textuellement : « S. M. (le roi de France) étant « résolue de cultiver la bonne intelligence subsi- « stante entre la France et la Grande-Bretagne, par

gleterre. Dans son rapport au ministre du 3 août 1778, M. de Rosily, commandant *le Coureur*, disait : « On voulut nous faire signer un procès-verbal où on nous dénommait prisonniers; nous l'avons refusé et avons fait écrire dans ce même procès-verbal que nous ne nous reconnaissions point pour prisonniers ayant été arrêtés en temps de paix ; mais que dans le lieu où l'on nous mettrait nous nous conformerions aux lois du pays, nous y comportant avec la tranquillité qu'on doit attendre des officiers du roi. »

Voir à l'Appendice, Annexe A, les rapports officiels de MM. de la Clocheterie et de Rosily.

(1) *Nouvelles causes célèbres du Droit des Gens*, par Charles de Martens, t. 1, p. 458 : Mémoire justificatif publié par la cour de Londres en réponse à l'exposé des motifs de la conduite de la France.

(2) *Ibidem*, p. 406 : Déclaration remise par le marquis de Noailles, ambassadeur de France près la cour de Londres, à lord Weymouth, secrétaire d'état de S. M. Britannique, du 13 mars 1778.

« tous les moyens compatibles avec sa dignité et « avec le bien de ses sujets.... »

Plus tard, la France établissait « que le traité « conclu avec le congrès n'était pas une offense « pour l'Angleterre; que par conséquent l'acte par « lequel il a été dénoncé à cette puissance n'était « point une déclaration de guerre(1). »

On connaît les résultats immenses de cette guerre mémorable, ainsi commencée par l'Angleterre. Il est juste de dire en faveur de cette puissance, qu'à la réception de la déclaration du marquis de Noailles, elle rappela l'ambassadeur qu'elle avait à Paris, et dénonça au parlement la démarche du roi de France comme une agression formelle et préméditée.

Il est juste aussi de dire, que depuis le rappel de cet ambassadeur, l'état des choses et des esprits, le caractère d'aigreur et d'hostilité qui régnait dans les communications des deux cours, les mesures de représailles qui avaient eu lieu, et surtout les armements ostensiblement faits de part et d'autre présageaient une rupture complète et imminente, et que, par conséquent, les bâtiments de guerre français que leur éloignement ne tenait pas dans l'ignorance des événements, devaient s'attendre à la

(1) *Ibidem*, p. 489: Observations de la cour de Versailles sur le mémoire justificatif de la cour de Londres.

la nécessité de repousser la force par la force (1).

Malgré la divergence des opinions des publicistes, et malgré les exemples trop fréquents de guerres entreprises *ex abrupto*, il est vrai de dire que l'usage de déclarer la guerre n'est pas tombé en désuétude, et qu'il est resté une coutume du droit des gens (2).

Mais par ces mots déclaration de guerre, il faut entendre un document authentique sous une forme quelconque, émané de la puissance qui prétend user contre une autre de son droit d'employer la force des armes, pourvu que ce document soit connu ou censé connu par la puissance à laquelle il s'adresse, avant l'ouverture des hostilités.

Cette dernière condition est la seule vraiment essentielle; car son observation remplira parfaitement le but que se sont proposé les nations, celui d'éviter la surprise et la trahison.

Moyens à employer dans la guerre.

Le but de la guerre entre deux ou plusieurs états

---

(1) Lorsque le lougre *le Coureur* et la frégate *la Belle-Poule* furent attaqués le 17 juin 1778 par l'escadre de l'amiral Keppel, ces deux navires étaient sortis de Brest depuis deux jours seulement. Leurs commandants devaient donc nécessairement avoir reçu des instructions particulières de nature à les mettre en garde contre une attaque des Anglais.

(2) Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 6, ch. 2, p. 223.

étant de vider par le moyen de la force un différend qui n'a pu être aplani par les voies amiables, ce but ne peut être atteint que par la victoire.

Ce sera la victoire, en effet, remportée par l'un des belligérants, qui, paralysant ou détruisant les forces de l'autre, l'obligera, dans la crainte d'un plus grand mal, à reconnaître et à satisfaire les exigences du premier.

Mais dans quelles limites ce droit d'employer la force pour réduire l'ennemi, et conséquemment pour obtenir la victoire, doit-il être renfermé?

Une logique rigoureuse, s'appuyant sur cet adage populaire que, « qui veut la fin veut les moyens, » conclura impitoyablement, qu'il n'est aucun moyen, quelque violent qu'il soit, qu'on ne soit en droit d'employer contre l'ennemi, pourvu que ce moyen ne porte point préjudice aux droits d'un tiers (1).

Telle est, notamment, l'opinion de Bynkershoek. Conséquent avec la définition qu'il donne de la guerre (2), cet auteur pense que tout usage de la force est juste dans la guerre, même contre un ennemi dépourvu de défense. Il admet l'emploi du

(1) Klueber, *Droit des Gens moderne*, § 241.

(2) Bellum est eorum, qui suæ potestatis sunt, juris sui persequendi ergo, concertatio per vim per dolum. *Quæst. juris publici de Rebus bellicis*, cap. 1.

poison, de l'assassinat, de l'incendie par des feux artificiels que l'un possède et que l'autre ne possède pas. « Si nous suivons, dit-il, la raison, cette régulatrice du droit des gens, tout est permis contre l'ennemi, par cela seul qu'il est ennemi. » — « Je permets, dit-il encore, toute sorte de dol excepté la seule perfidie, c'est-à-dire le seul manque de foi ; non que tout ne soit pas licite contre l'ennemi ; mais parce que du moment que la foi a été donnée, pour tout ce qu'embrasse cette foi, il cesse d'être ennemi. » — Il distingue ici, comme à l'égard de la déclaration de guerre, entre la justice et la grandeur d'âme. « La justice dans la guerre est strictement nécessaire, tandis que la grandeur d'âme n'émane que de la

---

Dixi per vim. Non per vim *justam*, omnis enim vis in bello justa est, si me audias, et ideo justa, cum liceat hostem opprimere, etiam inermem, cum liceat veneno, cum liceat percussore immisso, et igne factitio, quem tu habes, et ille forte non habet, denique cum liceat ut uno verbo dicam quomodocumque libuerit. Scio Grotium de veneno contradicere (*de jure B. et P.*, liv. 3, c. 4, § 15), et inter percussorem distinguere (*ibidem*, § 18). Scio Zoucheum, ut nihil fere solet ipse definire, animi quoque dubium hærere, *de jure fecial.*, part. 2, sect. 10. Sed si rationem, juris gentium magistram, sequamur, in hostes, qua hostes, omnia licet.

Ego omnem dolum permitto, sola perfidia excepta, non quod contra hostem non quodlibet liceat, sed quod, fide data, quatenus data est, hostis esse desinat. Justitia in bello omnino necessaria est; animi vero magnitudo a mera voluntate proficiscitur.

Justitia omnem dolum, excepta, ut dixi, perfidia, admittit; animi magnitudo non admittit, etc. (*Quæst. jur. publ.* lib. 1, cap. 1.)

libre volonté : or, la justice y permet toute sorte de dol excepté la perfidie, quoique la grandeur d'âme ne l'admette pas. »

On pourrait à bon droit s'étonner qu'une pareille doctrine ait été professée au milieu du dix-huitième siècle, par un auteur aussi éminent que Bynkershoek, si lui-même n'y apportait, dans les chapitres suivants de son livre, des restrictions qui enlèvent à sa pensée le sens absolu qu'elle paraissait avoir au premier abord. Pour faire admettre comme vraie cette doctrine, il faudrait d'abord faire admettre pour vérité cette autre proposition, « que la fin justifie toujours le moyen; » il faudrait démontrer que du moment qu'on poursuit un résultat, il n'y a plus à s'inquiéter de la nature morale des actes employés pour y parvenir.

Mais, à défaut de la loi du juste et des principes de morale, sur lesquels il est toujours possible d'établir une controverse, l'expérience a fait voir que l'application rigoureuse de cette maxime, « tous les moyens sont bons contre l'ennemi » entraîne, dans les guerres de nation à nation, la mise en pratique d'un système d'atrocités inutiles et dangereuses.

Fidèles aux enseignements de cette expérience, les peuples civilisés ne se sont pas bornés à proscrire entièrement dans leurs guerres l'usage du poison et de l'assassinat, que réprouve la morale universelle ; mais ils ont aussi adopté d'un commun accord des restrictions nombreuses à l'exercice des moyens em-

ployés pour nuire à l'ennemi. Ces restrictions sont tellement consacrées par la coutume internationale, qu'on a donné à leur ensemble le nom de *Lois de la guerre*, désignant ainsi, par cette expression, la force obligatoire qu'on leur reconnaît, bien que la plupart ne fassent l'objet d'aucun traité public.

S'il arrive que l'on s'écarte de leur stricte observation, on n'est justifiable de ces écarts que par la nécessité qu'imposent des circonstances extraordinaires, nécessité qu'on nomme *raison de guerre*.

En général, on peut dire que les règles observées par les peuples belligérants, à l'égard les uns des autres, sont basées sur les principes suivants :

La guerre est une relation d'état à état et non pas une relation d'individus à individus isolés;

C'est une lutte violente entre des corps collectifs, pendant laquelle chacun d'eux est autorisé à s'approprier par la force les biens et les droits de son ennemi; mais les biens et les droits des membres individuels, étant distincts de ceux du corps entier, doivent être respectés;

Ceux des sujets de l'état que le pouvoir souverain emploie comme instruments de guerre, sont les seuls qui prennent une part active à la lutte; les autres n'y contribuant pas de leur personne, n'y prennent part que passivement. Les premiers sont donc les seuls qui dans leur personne doivent être atteints par les effets directs de la guerre.

Ces principes généraux dirigent la conduite te-

nue par les gouvernements dans leur propre territoire, envers les personnes et les biens des sujets isolés et inoffensifs d'un état ennemi, qui voyagent ou séjournent sur ce territoire, qui y ont des propriétés ou qui s'y livrent au commerce. Suivant le droit des gens, la liberté et les droits de ces sujets paisibles de l'ennemi sont respectés. On les laisse librement retourner dans leur patrie, avec tout ce qu'ils possèdent, dans un délai déterminé suffisant pour leur donner le temps de mettre à couvert leurs intérêts. Souvent même il leur est permis de continuer leur séjour. On ne s'écarte de ces usages généraux que par représailles, et dans ce cas même, les propriétés soit mobilières, soit immobilières des sujets de l'ennemi, sont seulement soumises au séquestre et non pas à la confiscation.

Ce sont ces mêmes principes qui ordonnent de ne point inquiéter, dans leur personne et dans leurs biens, les citoyens non combattants d'un pays ennemi occupé ou conquis, quoiqu'il soit permis et usité de lever sur eux des taxes et des contributions de guerre, et de les frapper de réquisitions.

Il est d'autres règles qui sont particulières aux opérations militaires, et dont l'application est par conséquent laissée à ceux qui, sous l'autorité et au nom du pouvoir souverain, dirigent ces opérations, et à ceux qui y prennent part. Ce sont ces règles particulières auxquelles est réservée plus spécialement la dénomination de lois de la guerre.

Elles peuvent se résumer dans les points suivants :

Combattre à mort son ennemi tant qu'il a les armes à la main ;

Epargner la vie d'un ennemi vaincu qui rend les armes, et, en le privant momentanément de sa liberté, ne prendre contre lui que les mesures strictement suffisantes pour le mettre hors d'état de nuire ; — pourvoir à sa subsistance par les moyens dont on dispose ; — le soigner s'il est malade ou blessé ;

S'abstenir envers les sujets de l'ennemi qui sont de la classe des non-combattants et qui se tiennent tranquilles, de rigueurs inutiles au but de la guerre ; s'appliquer, au contraire, en tant que cela est possible, à préserver leur personne et leurs biens des calamités de la guerre ; — En conséquence, n'employer, comme moyens de guerre, contre un territoire ennemi, le dégât, la dévastation ou la ruine des propriétés privées, qu'autant que le salut des opérations militaires l'exige impérieusement ;

Même à l'égard des propriétés non privées, respecter les monuments des arts et des sciences, et tous ceux d'une utilité publique sans rapport direct avec la guerre, les édifices et les objets consacrés au culte, et en général ne s'approprier comme butin que les objets servant à la guerre.

Les batailles entre deux armées ennemies, ou les

combats entre deux corps de troupes isolés, ne pouvant être assimilés aux duels entre individus dans lesquels l'heure, le lieu et les armes sont fixés d'avance, le droit des gens autorise dans les opérations militaires l'emploi des ruses, des surprises, et en général de tous les moyens connus sous le nom de stratagèmes de guerre; mais il faut que ces moyens ne dégénèrent point en trahison ni en perfidie (1).

C'est ainsi que dans les guerres maritimes on peut, sans forfaire à l'honneur, attirer son ennemi au combat ou échapper à un ennemi supérieur en hissant un faux pavillon; mais c'est un acte de perfidie de commencer ou de continuer le combat sous un pavillon autre que le sien. Cet acte est puni par les ordonnances françaises. Anciennement il était même défendu de tirer le coup de canon à poudre, appelé *coup de canon de semonce*, sous un pavillon étranger (2).

« Et qu'on ne prétende pas se prévaloir, écrivait « Valin, de ce que, à l'imitation des Anglais, qui « semblent ne reconnaître les lois de la guerre que

---

(1) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 3, chap. 10, § 178.—Rayneval, *Inst. du Droit de la Nature et des Gens*, liv. 3, chap. 4, § 7, p. 216.

(2) Ordonnance du 17 mars 1696 dans Lebeau, *Nouveau Code des Prises*, t. 1, p. 223.—Ordonnance du 18 juin 1704, *id.*, *ibid.*, t. 1, p. 283.

« pour en abuser, nos armateurs et même les offi-
« ciers des vaisseaux du roi se sont mis dans l'usage,
« et dans la précédente guerre et dans celle-ci, de
« tirer le coup de canon de semonce sous un autre
« pavillon que celui du roi, alléguant qu'il faut en
« user avec l'ennemi de la même manière qu'il en
« use avec nous, et qu'il suffit de ne pas combattre
« sous pavillon étranger. En effet, si l'usage, et sur-
« tout un usage qui intéresse l'honneur et la pro-
« bité, pouvait l'emporter sur la loi, il n'y aurait
« rien à dire; mais ici on ne voit qu'un trait de lâ-
« cheté et de perfidie que l'exemple des ennemis ne
« saurait justifier (1).

Aujourd'hui la loi française ordonne seulement d'arborer le pavillon français avant de tirer à boulet sur l'ennemi (2).

Entre gens de cœur, il est superflu d'entrer dans des détails pour déterminer ce qui constitue la trahison et la perfidie. La bonne foi et le point d'honneur militaire sont suffisants pour distinguer entre les ruses déloyales et les stratagèmes licites.

Personne, par exemple, ne pourra s'empêcher de flétrir avec indignation le trait suivant cité par Vattel, et du reste bien connu, d'une frégate anglaise qui, dans la guerre de 1756, s'étant appro-

(2) VALIN, *Traité des prises*, ch. 4, sect. 1, p. 42.
(1) Arrêté du 2 prairial an 11, tit. 1er, ch. 5, art. 33.

chée à la vue de Calais, fit des signaux de détresse pour attirer quelque bâtiment, et se saisit d'une chaloupe et des matelots qui venaient généreusement à son secours (1).

Et cet autre fait, beaucoup plus récent et de même nature, d'une frégate et de deux vaisseaux anglais qui, le 4 septembre 1800, étant en mer près de Barcelone, forcèrent une galiote suédoise, *la Hoffnung*, de prendre à son bord des officiers anglais et un nombre considérable de marins et de soldats, et de se laisser remorquer à l'entrée de la nuit jusque sur la rade de Barcelone.

« Les Anglais ayant réduit le capitaine suédois et son équipage au silence, en lui tenant le pistolet sur la poitrine, s'emparèrent de la manœuvre, et firent à neuf heures du soir, moyennant ledit bâtiment et les chaloupes qui l'environnaient, une attaque sur deux frégates espagnoles qui s'y trouvaient à l'ancre, lesquelles n'ayant pu soupçonner que ce bâtiment, ami et neutre, recélait à son bord des ennemis, et servait ainsi à l'attaque la plus traîtreuse, furent surprises et forcées de se rendre. »

Assurément de pareils actes ne peuvent pas être rangés parmi les stratagèmes permis à la guerre. Le dernier porte le double caractère de trahison envers l'ennemi et de violation perfide des droits de la

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 10, § 178.

neutralité. Aussi donna-t-il lieu à une plainte énergique de la part de l'Espagne, et à un échange de notes diplomatiques avec la Suède (1).

Dans l'attaque ou dans la défense à force ouverte, contre un ennemi armé, le droit des gens actuel semble autoriser l'emploi d'armes offensives de toute sorte et de toute espèce de machines de guerre. Le but légitime à atteindre est, en effet, de mettre son ennemi hors de combat en tuant ou en blessant dans ses rangs le plus de monde possible; mais tout ce qui dépasse ce but est proscrit comme inutile et barbare. Ainsi, il est défendu de faire usage d'armes envenimées qui rendraient les blessures incurables ou plus douloureuses sans causer une plus grande perte à l'ennemi; il n'est pas permis non plus de charger les canons avec des morceaux de fer informes, des pierres angulaires, des clous ou du verre. Suivant Klueber et de Martens, on regarderait comme illicite de charger les fusils à deux balles, à deux moitiés de balles ou avec des balles crénelées (2).

On a fait quelquefois des conventions ou arrangements militaires d'après lesquels on devait s'abstenir de tirer à boulets rouges sur les vaisseaux (3).

---

(1) Voir à l'Appendice, annexe B.

(2) KLUEBER, *Droit des Gens moderne*, § 244. — DE MARTENS, *Précis du Droit, etc.*, § 273, note *a*.

(3) KLUEBER et DE MARTENS, aux §§ cités.

Un ordre du jour du maréchal de Conflans, vice-amiral de France, daté du 8 novembre 1759, fait voir qu'à cette époque, l'usage des boulets creux chargés d'artifices n'était pas tout à fait consacré dans les combats sur mer, et n'était pas considéré comme très loyal (1).

Les sciences exactes qui, de nos jours, ont produit de si heureux résultats dans leur application aux arts pacifiques utiles à la société, ont aussi

---

(1) Ordre du jour du maréchal de Conflans, vice-amiral de France.

« Il est absolument contre le droit des gens de faire une mauvaise guerre et de tirer des artifices contre l'ennemi, que l'on doit toujours combattre suivant les règles de l'honneur, avec les armes généralement employées par les nations policées.

Cependant quelques capitaines se sont plaints que les Anglais aient employé de semblables moyens contre eux.

Ce n'est aussi que sur leurs plaintes et avec une extrême répugnance, que l'on s'est déterminé à embarquer sur les vaisseaux de ligne des boulets creux chargés d'artifice; mais il est expressément défendu de s'en servir, à moins que les ennemis ne commencent.

En ce cas seulement, le premier vaisseau qui s'en apercevra, mettra un pavillon anglais à queue rouge dans l'endroit le plus favorable pour être remarqué.

Ce signal sera répété par tous ceux qui l'apercevront; et alors il est permis à tous les vaisseaux de l'armée, d'user d'une juste représaille.

Je ne saurais recommander à MM. les capitaines trop d'attention à ne pas faire ce signal, sans avoir bien constaté le fait. »

A bord du Soleil royal en rade de Brest, le 8 novembre 1759.

Signé : le Maréchal De Conflans.

fait faire à l'art de la guerre de notables progrès.

Les inventions récentes de l'artillerie ont beaucoup accru la puissance meurtrière des armes à feu. Aujourd'hui, des canons d'un calibre énorme peuvent lancer de plein fouet à de grandes distances, de véritables bombes dont les effets destructeurs ont été expérimentés et reconnus; on a atteint pour le tir une plus grande précision, et pour la portée une plus grande étendue; des armes nouvelles, susceptibles de répandre au loin l'incendie, le ravage et la destruction, ont été imaginées et seront peut-être adoptées.

Ces résultats de la science guerrière, bien qu'ils puissent paraître un mal au premier coup-d'œil des philanthropes, tourneront peut-être au plus grand avantage de l'humanité. Désormais les combats, les combats sur mer surtout, s'ils sont plus meurtriers, seront beaucoup plus courts; on en finira plus vite avec son ennemi.

Peut-être aussi la race humaine, effrayée de l'immensité des moyens mis à sa disposition pour s'entredétruire, reculera-t-elle quelquefois devant l'emploi de ces moyens; les guerres des peuples deviendront moins fréquentes, et le vœu des philosophes, en faveur du repos du monde, sera réalisé en partie.

CHAPITRE DEUXIÈME.

Capture des navires marchands.

SOMMAIRE.

Différence essentielle entre les lois de la guerre continentale et les lois de la guerre maritime, en ce qui concerne les propriétés privées ennemies. — En quoi consiste cette différence. — Raisonnements allégués par quelques publicistes contre l'usage de capturer les navires marchands ennemis.— Pourquoi le maintien de cet usage est justifiable et nécessaire.

Exception en faveur des bateaux pêcheurs qui font la pêche côtière.—Historique de la question.

Les règles internationales, comprises sous la dénomination générale de *lois de la guerre*, qui ont été exposées succinctement au chapitre précédent, sont communes à la guerre continentale et à la guerre maritime, sauf, en un seul point, une grave exception qui entraîne avec elle d'immenses conséquences.

Tandis que sur terre les propriétés privées, soit mobilières, soit immobilières, sont religieusement respectées, on suit sur mer, par rapport aux navires de commerce, une conduite toute différente. Quoiqu'ils appartiennent à des particuliers, ces navires ainsi que leurs cargaisons sont capturés à titre de butin, et les hommes de leurs équipages sont faits prisonniers de guerre.

Plusieurs publicistes distingués s'élèvent avec force contre le maintien de cet usage, et ne manquent pas de raisons plausibles pour justifier leur opinion (1). Puisque les nations, disent-ils, respectent, soit sur leur propre territoire, soit sur le territoire même de l'état ennemi, les propriétés privées des sujets de cet état, à plus forte raison ces mêmes propriétés privées devraient être respectées sur la mer qui est un élément libre. Conformément à cette opinion, beaucoup de personnes appellent de leurs vœux l'application à la guerre maritime des usages moins rigoureux adoptés dans les guerres sur terre.

Nous trouvons ce vœu formulé de la manière suivante dans les Mémoires de Napoléon :

---

(1) *Voy.* Rayneval, *Inst. du Droit de la Nature et des Gens*, liv. 3, ch. 16, p. 267.—Pinheiro-Ferreira, *Manuel du Citoyen sous un gouvernement représentatif*, p. 601.—M. G. Massé, *Droit commercial dans ses rapports avec le Droit des Gens*, t. 1, p. 152 et suiv.

« Il est à désirer qu'un temps vienne, où les « mêmes idées libérales s'étendent sur la guerre « de mer, et que les armées navales de deux puis- « sances puissent se battre sans donner lieu à la « confiscation des navires marchands, et sans faire « constituer prisonniers de guerre de simples mate- « lots du commerce ou les passagers non-militaires. « Le commerce se ferait alors sur mer, entre les « nations belligérantes, comme il se fait sur terre, « au milieu des batailles que se livrent les ar- « mées (1). »

L'assimilation complète qu'on prétend établir entre les relations des peuples par la voie de mer, et leurs relations par la voie de terre, aboutit souvent à des conséquences erronées. La mer et la terre sont des éléments si différents, que tout ce qui se passe sur l'un et sur l'autre, bien que basé sur les mêmes principes généraux, doit présenter nécessairement dans l'application des différences notables. Ces différences sont nombreuses à l'état de paix; elles le sont plus encore à l'état de guerre.

Le but de la guerre, avons-nous dit précédemment, est de forcer l'ennemi à la paix, et ce but ne peut être atteint que par la victoire. Or, la victoire elle-même ne peut être obtenue qu'en détruisant,

(1) *Mémoires de Napoléon*, t. 3, ch. 6, § 1, p. 301.

ou si l'on veut en paralysant les forces de l'ennemi, ce qu'il est impossible de faire sans employer contre lui des moyens nuisibles.

Sur terre, on nuit à l'ennemi en lui faisant une guerre de territoire, en s'emparant de ses villes, de ses provinces, en s'y établissant ou les occupant; en un mot en faisant sur lui des conquêtes. Une ville ou une province occupées, donnent des otages, se soumettent au vainqueur, qui en désarme les habitants. Ce vainqueur prend possession des domaines de l'état; il perçoit à son profit les revenus publics, et lève aussi des contributions extraordinaires, également réparties sur tous les individus composant la masse de la population, pour subvenir à l'entretien de son armée, ou pour s'indemniser des frais de la guerre.

A ces conditions, les habitants, s'ils se tiennent tranquilles, sont maintenus dans tous leurs droits. Le conquérant dont la souveraineté est substituée, intérimairement du moins, à la souveraineté du vaincu, ne peut exercer sur ces habitants paisibles des droits plus étendus que ceux du souverain dont la victoire lui a fait occuper la place; et il est même tenu de protéger leur personne et leur fortune, et de leur faire rendre bonne et exacte justice selon les lois du pays.

Sur mer, rien de semblable ne peut avoir lieu. Dans une guerre purement maritime, abstraction faite des descentes aux côtes ennemies, il n'y a

pas de conquêtes possibles. Cependant il faut bien nuire à l'ennemi d'une manière quelconque; il faut bien, suivant un principe connu, que la guerre vive de la guerre.

On prétend qu'il conviendrait de se borner à combattre et à capturer les navires de guerre ennemis; c'est là vouloir restreindre outre mesure les opérations militaires de la guerre sur mer. Car si l'état ennemi veut éviter le combat, il n'aura qu'à retenir dans ses ports ses forces navales militaires, se bornant à couvrir les mers de ses navires marchands; et si ces navires sont sûrs de l'impunité, croit-on qu'ils se borneront toujours à de simples opérations commerciales? Les gouvernements ne les emploieront-ils pas, secrètement du moins, à maintenir leurs relations de toute nature avec les états étrangers, relations que l'ennemi a intérêt et droit d'entraver?

On ne peut pas assimiler le commerce maritime au commerce pacifique et sédentaire qui a lieu sur terre; on ne peut pas dire qu'un navire marchand soit comme un magasin de marchandises établi à terre.

Les individus, agents actifs du commerce maritime, ne peuvent pas être considérés comme des particuliers inoffensifs, absolument étrangers aux opérations de la guerre. Les bâtiments marchands ne peuvent naviguer sans équipages; ces équipages sont composés de matelots de l'état, véritables instru-

ments de guerre tout formés, toujours prêts, que le gouvernement peut prendre à tout moment pour les employer militairement. Dans l'hypothèse d'une guerre où l'Angleterre serait une des parties belligérantes, trouvera-t-on injuste que l'autre partie s'empare des navires de la compagnie anglaise des Indes, parce que la destination de ces navires est spécialement le commerce? Mais ces navires sont organisés militairement, ils font partie intégrante de la force publique britannique; cette compagnie commerciale tient à sa solde et à son service des officiers de guerre, des troupes de toutes armes; en un mot, elle fait le commerce à main armée.

Cette dernière considération, d'un commerce à main armée, n'est pas sans doute exactement applicable à tous les navires marchands; mais il n'en est pas moins vrai que, tous en général, quelles que soient les compagnies qui les équipent, ont à bord des officiers et des matelots, que la force militaire peut requérir à tout moment pour un service de guerre.

En capturant sur mer les bâtiments de commerce ennemis, en faisant les hommes de leurs équipages prisonniers de guerre, on ne peut donc pas dire, ce nous semble, qu'il soit fait infraction au principe général qui commande le respect aux propriétés et aux personnes des sujets inoffensifs de l'ennemi.

L'argument qu'on prétend tirer de la liberté de

la mer contre le maintien de cette coutume, peut être en quelque sorte retourné en faveur de ce même maintien.

En effet, c'est précisément parce que la mer est libre et n'appartient en propriété à personne, qu'il ne s'y présente aucun moyen de nuire à l'ennemi analogue à celui d'une occupation de territoire, et qu'on ne peut s'en prendre, par conséquent, qu'aux navires qui s'y trouvent. De même que là où l'ennemi a un droit de propriété territoriale, on met obstacle, par l'occupation, à l'exercice de ce droit de propriété : de même, sur la mer où il n'a, comme tous les autres états, qu'un droit d'usage, on cherche à mettre obstacle, par l'emploi des forces navales, à l'exercice de cet usage.

Joignez à cela que la propriété de la mer n'étant à personne et l'usage étant à tous, chacun des belligérants, lorsqu'il est au large, est porté à supprimer l'usage de son adversaire, à s'en emparer à son exclusion, et à en agir rigoureusement sur la mer contre cet adversaire comme il en agirait sur son propre territoire; or, dans les guerres continentales, le principe qui sauvegarde les propriétés mobilières des sujets de l'état ennemi, n'est pas obligatoire jusqu'au point de permettre à ces sujets de se livrer à des opérations commerciales sur le territoire de l'état opposé, sans licence expresse de ce dernier. Un des effets immédiats de la guerre est, au contraire, l'interdiction de tout commerce avec les su-

jets des états belligérants, à moins d'une autorisation spéciale. Si sur terre la coutume internationale, renforcée par les stipulations d'un grand nombre de traités publics, défend à un état de porter atteinte, même sur son propre territoire, aux marchandises des sujets de l'ennemi renfermées dans des magasins, ou transportées par le roulage ou sur des rivières, canaux et lacs (1), cette coutume n'est obligatoire que dans les commencements des hostilités; après un certain délai, qui doit être toutefois pleinement suffisant pour mettre en sûreté ces marchandises, c'est-à-dire pour les vendre ou les faire sortir du territoire, elles sont sujettes à confiscation. Si quelquefois on continue de les respecter, même passé ce délai et au plus fort de la guerre, ce n'est que par pure tolérance, et le maintien de cette tolérance ne peut être exigé comme un droit.

Quant aux biens immeubles, si on ne les confisque jamais, si on se borne à en mettre tout au plus les revenus en séquestre, afin qu'ils ne soient pas transportés chez l'ennemi, cette conduite équitable ne peut être alléguée en faveur des navires de commerce qui sont réellement meubles et réputés tels par les lois de tous les pays.

En résumant les considérations qui précèdent, on peut dire, avec M. Wheaton, « que l'inégalité « existant dans les lois de la guerre sur terre et les

---

(1) Klueber, *Droit des Gens moderne*, § 252.

« lois de la guerre sur mer, est justifiée, par l'u-
« sage de considérer comme butin la propriété pri-
« vée, lorsqu'elle est capturée dans des villes prises
« d'assaut ; par le fait reconnu de lever des contri-
« butions sur un territoire ennemi, au lieu d'une
« confiscation générale des propriétés appartenant
« à ses habitants; parce que dans la guerre sur terre,
« laquelle a pour but les conquêtes, l'acquisition
« d'un territoire pouvant devenir l'équivalent de la
« perte d'un autre territoire, les ménagements que
« doit avoir le vainqueur pour ceux qui deviennent
« ou qui ont été ses sujets, restreignent naturelle-
« ment l'exercice de ses droits rigoureux ; en outre
« et surtout, parce que le but de la guerre sur mer
« est la destruction du commerce et de la naviga-
« tion de l'ennemi, source et nerf de sa puissance
« navale, but qui ne peut être atteint autrement
« que par la capture et la confiscation de la pro-
« priété privée » (1).

Mais pour nous, les seuls motifs déterminants, ceux auxquels nous voudrions réduire la démonstration parce qu'ils sont concluants, parce qu'ils simplifient singulièrement la difficulté et nous paraissent peu susceptibles de controverse, ces motifs sont :

---

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 84.

1° Que la marine marchande, soit dans son personnel, soit dans son matériel est un moyen de puissance navale toujours prêt à venir en aide à l'état belligérant dont elle relève, à recruter sa marine militaire, en un mot à se transformer, à la première réquisition, en instrument de guerre. A ce titre, elle tombe directement sous le coup des forces navales ennemies qui pourront l'atteindre.

2° Que si la marine marchande et les marchandises qu'elle porte étaient reconnues libres et inviolables quoi qu'appartenant à l'ennemi, il serait libre à une puissance belligérante, en ne mettant en mer aucun bâtiment de guerre, de rendre illusoire à son égard les effets de la guerre maritime, de continuer à exploiter par ses navires de commerce les mers et les continents, et de puiser ainsi des moyens même de soutenir la lutte, dans les opérations de cette marine marchande, soit par les impôts, soit par l'accroissement de la fortune privée, dont l'ensemble en définitive constitue la fortune de l'état.

Toutefois, la coutume admet une exception en faveur des bateaux qui se livrent à la pêche côtière ; ces bateaux ainsi que leurs équipages sont à l'abri de la capture et exempts de toute hostilité.

L'industrie de la pêche côtière est en effet entièrement pacifique, et d'une importance, quant à la richesse nationale qu'elle peut produire, bien

moins grande que celle du commerce maritime ou des grandes pêches. Paisibles et tout à fait inoffensifs, ceux qui l'exercent, parmi lesquels on voit souvent des femmes, peuvent être appelés les moissonneurs des mers territoriales, puisqu'ils se bornent à en récolter les produits; ce sont, pour la plupart, des familles pauvres, qui ne cherchent guère dans ce métier que le moyen de gagner leur vie.

Depuis des temps reculés la France a donné l'exemple de la mise en pratique de l'adoucissement fait en leur faveur aux maux de la guerre. L'article 80 de la *Judidiction de la marine*, par Cleirac, qui n'est que la reproduction des articles 49 et 79 des *Édits sur le fait de l'amirauté*, des années 1543 et 1584, s'exprime en ces termes :

« L'admiral peut en temps de guerre accorder trefues pescheresses aux ennemis et à leurs sujets : si tant est que les ennemis la veuillent en semblable accorder aux François. »

Et Cleirac ajoute, par commentaire, le passage suivant de Froissart :

« Pescheurs sur mer, quelque guerre qui soit en France et en Angleterre, jamaisne se firent mal l'un à l'autre; ainçois sont amis, et s'aident l'un à l'autre au besoin. »

L'ordonnance de 1681 n'a pas reproduit l'article ci-dessus des anciens édits royaux. Sous Louis XIV, les pêcheurs de l'ennemi n'étaient

pas respectés (1). L'ordonnance du 1er octobre 1692, qu'on a citée comme leur accordant des facilités de sauf-conduit, était relative aux rançons et déclarait, au contraire, les bâtiments pêcheurs de bonne prise (2).

Dès le commencement de la guerre de l'Indépendance américaine, Louis XVI, voulant donner l'exemple à ses ennemis, ordonna de ne point inquiéter les pêcheurs anglais, et de ne point arrêter leurs bâtiments, non plus que ceux qui seraient chargés de poisson frais, quand même ce poisson n'aurait pas été pêché à bord de ces bâtiments, « pourvu toutefois, disait S. M. dans une lettre à l'amiral, qu'ils ne soient armés d'aucunes armes défensives, et qu'ils ne soient pas convaincus d'avoir donné quelques signaux qui annonceraient une intelligence suspecte avec les bâtiments de guerre ennemis (3). »

(1) « Les trèves pêcheresses, dit Valin, même pour la pêche journalière du poisson frais, n'ont presque plus été pratiquées depuis la fin du dernier siècle, et cela par l'infidélité de nos ennemis, qui, abusant de la bonne foi avec laquelle la France a toujours observé les traités, enlevaient habituellement nos pêcheurs, tandis que les leurs faisaient leur pêche en toute sûreté. L'injustice d'une telle conduite obligea enfin Louis XIV à renoncer à ces sortes de traités, toujours désavantageux aux Français. » (*Commentaire*, t. 2, p. 690.)

(2) Voir cette ordonnance dans Valin, *Traité des Prises*, pièces justificatives.

(3) Lettre du roi à l'amiral, du 5 juin 1779 : Lebeau, *Nouveau Code des Prises*, t. 2, p. 102.

Il paraît que les Anglais usèrent de réciprocité pendant tout le cours de cette guerre. Mais dans celle de la révolution française, ils s'écartèrent souvent de cette pratique si conforme aux sentiments d'humanité; et ce ne fut pas par des actes isolés dont la responsabilité serait tombée seulement sur les capitaines anglais qui en étaient les auteurs, mais bien d'après les ordres exprès du gouvernement britannique, notamment d'après l'ordre du 24 janvier 1798, qui enjoignait aux commandants des vaisseaux anglais de faire saisir les pêcheurs français et hollandais, et leurs bateaux.

Néanmoins le gouvernement français, ne voulant pas user de représailles, renouvela, au mois de mars 1800, les ordres donnés en 1779 par Louis XVI. Ces ordres ayant été communiqués au *Transport-office* de Londres, par M. Otto qui résidait en cette ville en qualité de commissaire pour l'échange des prisonniers de guerre, le gouvernement anglais révoqua, le 30 mai, ses ordres du 24 janvier 1798. Mais peu après, sous divers prétextes qui donnèrent lieu à des plaintes de sa part, il remit en vigueur ces mêmes ordres.

Le premier Consul enjoignit alors à M. Otto de déclarer que « si, d'une part, cet acte du gouvernement britannique, contraire à tous les usages des nations civilisées et au droit commun qui les régit, même en temps de guerre, donnait à la guerre actuelle un caractère d'acharnement et de fureur qui

détruisait jusqu'aux rapports d'usage dans une guerre loyale : de l'autre, il était impossible de ne pas reconnaître que cette conduite du gouvernement anglais ne tendait qu'à exaspérer davantage les deux nations, et à éloigner encore le terme de la paix ; qu'en conséquence lui, M. Otto, ne pouvait plus rester dans un pays où non-seulement on avait abjuré toute disposition à la paix, mais où les lois et les usages de la guerre étaient méconnus et violés. »

M. Otto déclara en même temps que le gouvernement français s'abstiendrait de toutes représailles afin de ne pas rendre, pour sa part, de misérables pêcheurs victimes de la prolongation des hostilités.

Le ministère britannique révoqua les ordres précédents contre les pêcheurs, mais en faisant la réserve suivante : « que la liberté de la pêche n'était fondée que sur une simple concession de sa part, et que cette concession n'avait jamais porté sur la grande pêche, ni sur le commerce d'huîtres ou de poisson (1). »

Pendant les guerres de l'empire français, la liberté de la pêche côtière fut maintenue de part et

(1) F. Schoell, *Hist. des Traités*, t. 6, p. 118, 121.

Les notes échangées entre M. Otto et le *Transport-office* de Londres se trouvent dans De Martens, t. 6, p. 503 à 515 (2e édition).

d'autre. Les Anglais, dont les escadres venaient souvent mouiller sur certaines côtes de France, laissaient les bateaux pêcheurs se livrer tranquillement à leur industrie, et leur achetaient même leur poisson et d'autres provisions, trouvant ainsi leur compte à cette tolérance.

Les conventions auxquelles aboutirent les négociations entre la France et l'Angleterre, dont nous venons de parler, n'ont pas le caractère de traités publics solennels. Il est très peu de ces derniers traités dont les clauses fassent mention de l'immunité des bateaux pêcheurs, en temps de guerre (1).

---

(1) On peut citer le traité de 1785 entre les Etats-Unis et la Prusse, dont l'article 23 est conçu ainsi qu'il suit :

« S'il survient une guerre entre les parties contractantes, les marchands de l'un des états qui résideront dans l'autre, auront la permission d'y rester encore neuf mois, pour recueillir leurs dettes actives et arranger leurs affaires, après quoi ils pourront partir en toute liberté et emporter tous leurs biens, sans être molestés ni empêchés. — Les femmes et les enfants, les gens de lettres de toutes les facultés, les cultivateurs, artisans, manufacturiers et pêcheurs qui ne sont point armés et qui habitent des villes, villages ou places non fortifiées, et en général tous ceux dont la vocation tend à la subsistance et à l'avantage commun du genre humain, auront la liberté de continuer leurs professions respectives, et ne seront point molestés en leurs personnes ni leurs maisons, ni leurs biens incendiés ou autrement détruits, ni leurs champs ravagés par les armées de l'ennemi au pouvoir duquel ils pourraient tomber par les événements de la guerre ; mais si l'on se trouve dans la nécessité de prendre quelque chose de leur propriété pour l'usage de l'armée ennemie, la valeur en sera payée à un prix raisonnable. »

D'un autre côté, la coutume qui consacre cette immunité n'est pas tellement générale qu'on puisse la considérer comme faisant règle internationale absolue; mais elle a été si souvent mise en pratique, elle s'accorde d'ailleurs si bien avec celle en usage dans les guerres sur terre, à l'égard des paysans et des cultivateurs, auxquels les pêcheurs côtiers peuvent être assimilés, qu'il n'est pas douteux qu'elle soit observée rigoureusement dans les guerres maritimes à venir.

CHAPITRE TROISIEME.

Course maritime.

SOMMAIRE.

Tentatives infructueuses faites en France par l'Assemblée nationale, auprès des puissances de l'Europe, pour faire abolir l'usage de capturer sur mer la propriété privée ennemie. — Où et comment un état belligérant peut exercer le droit de capture. — Corsaires, autrement dits, navires armés en course. — Course maritime; elle est une délégation faite par le pouvoir souverain de son droit de guerre. — La guerre qui résulte de la course ne cesse pas d'être publique. — La course est utile, quoiqu'elle puisse entraîner des abus. — Blâme déversé par Franklin sur l'emploi des corsaires.
Lois générales et règles de détail auxquelles la course est assujettie. — Commissions en guerre; aujourd'hui appelées aussi lettres de marque. — Cautionnement à fournir par les armateurs en course. — Ancienneté de cette mesure. — Analogie des corsaires avec les corps de partisans ou les corps francs dans les guerres continentales. — Conséquence qui résulte de cette analogie. — La nécessité d'un jugement spécial qui statue sur la validité des prises maritimes, est la loi générale la plus restrictive des abus possibles de la course.

Nous venons d'essayer de justifier du reproche de barbarie, la coutume internationale consistant à

s'emparer des navires de commerce de l'ennemi. Quoi qu'il soit et quoi qu'on puisse dire de la justice ou de l'injustice de cette coutume, elle n'en existe pas moins; elle constitue un droit universellement reconnu, qui donne naissance à plusieurs autres droits importants. En vain les philosophes publicistes ont déclamé contre son existence; en vain l'on a vu en France, en 1792, l'Assemblée nationale, exagérant les idées libérales qui doivent présider aux relations des peuples, accueillir favorablement un projet de décret consacrant le principe opposé (1), et inviter le pouvoir exécutif à négocier son adoption avec les puissances étrangères : ce projet de décret et ces négociations n'eurent aucune suite. Les Hambourgeois furent les seuls qui répondirent affirmativement à la proposition (2). Il est probable qu'un accord général entre toutes les na-

---

(1) Ce décret fut proposé à l'Assemblée nationale par M. Kersaint, député de Paris.

Art. 2.—Les armateurs des vaisseaux de commerce, armés pour leur légitime défense, ne pourront s'emparer d'aucun bâtiment de commerce de l'ennemi, à moins qu'ils n'y soient contraints par la provocation.

Art. 4.—Il est défendu aux vaisseaux de guerre de l'état, de prendre aucun bâtiment particulier de commerce appartenant à la nation ennemie, à moins qu'il ne soit armé en guerre. L'assemblée nationale se réserve de statuer incessamment sur les exceptions que pourrait nécessiter l'application de cette loi aux différentes circonstances de la guerre.

(2) LEBEAU, *Nouveau Code des Prises*, t. 3, p. 53.

tions n'aura jamais lieu à ce sujet, et l'on peut dire que du jour où l'abolition de ce droit de capture serait consacrée, la guerre sur mer ne serait plus qu'une guerre imparfaite.

Un état belligérant peut exercer ce droit rigoureux de capture ou sur son propre territoire maritime, ou sur le territoire de l'état ennemi, ou enfin en pleine mer. Il peut l'exercer soit au moyen de ses forces navales régulières, c'est-à-dire au moyen de ses navires de guerre, soit au moyen de navires particuliers, propriété privée de ses sujets, armés en guerre par ces sujets eux-mêmes, mais au nom et sous l'autorité du gouvernement, qui leur délivre à cet effet une permission spéciale par lettres patentes.

Ces navires privés, dont le but principal est de nuire à l'ennemi en détruisant son commerce maritime, portent, comme on sait, le nom de *corsaires* ou navires en course (*privateers*), et la guerre qu'ils font s'appelle *course maritime*.

La course est le seul moyen efficace d'attaquer au cœur un ennemi supérieur en forces navales, et de contraindre cet ennemi à la paix; cela seul suffirait pour la justifier.

Puisqu'elle ne peut se faire sans une délégation spéciale de la part du pouvoir souverain, nous croyons, contrairement à quelques auteurs, qu'il n'est pas exact de dire que la guerre qui en résulte,

cessant d'être une relation d'état à état, se transforme en une relation de particulier à particulier, en d'autres termes, qu'au lieu d'être publique cette guerre devienne privée.

Les corsaires sont des auxiliaires utiles des forces régulières de l'état, soit qu'ils se réunissent à ces forces régulières, comme il arrive quelquefois, soit qu'ils agissent séparément contre l'ennemi, et la guerre qu'ils font n'est pas plus une guerre privée que celle qui se fait sur terre sous le nom de *petite guerre*, par des corps de volontaires, des corps francs ou des corps de partisans, munis d'un ordre du général en chef donné par écrit (1).

La célèbre expédition de Duguai-Trouin, contre Rio-Janeïro, dont le but était de tirer satisfaction d'un attentat contre le droit des gens, commis par les Portugais sur la personne de M. Duclerc, ne fut qu'une expédition d'armateurs particuliers, pour laquelle Louis XIV prêta ses vaisseaux et ses troupes, à des conditions que nous ferions connaître ici, si nous ne craignions de nous écarter de notre sujet.

Il est inutile de parler ici, ainsi que l'ont fait quelques auteurs, de la différence entre les corsaires et les pirates. Cette différence radicale est assez évidente d'elle-même. Les corsaires ne devien-

(1) *Voy.* KLUEBER, *Droit des Gens moderne*, § 264.

nent susceptibles d'être assimilés aux pirates, en droit ou en fait, que dans certains cas particuliers dont nous avons parlé succinctement au chapitre XII du premier volume de cet ouvrage, ou encore lorsqu'ils transgressent la loi de la guerre, qu'ils doivent observer scrupuleusement, s'ils veulent jouir eux-mêmes de ses bénéfices.

Il faut cependant reconnaître que la course maritime est susceptible d'abus, et c'est à cause de ces abus que certains esprits supérieurs ont désiré son abolition. L'habile et heureux négociateur de l'indépendance américaine, l'illustre Franklin s'est prononcé hautement contre ce genre de guerre (1).

Ce fut lui qui fit insérer dans le traité conclu en 1785 entre les Etats-Unis et la Prusse, la clause suivante qu'on lit à l'article 23 de ce traité :

« S'il survient une guerre entre les parties con-
« tractantes, tous les vaisseaux marchands et com-
« merçants employés à l'échange des productions
« de différents endroits, et par conséquent destinés
« à faciliter et à répandre les objets propres aux né-
« cessités, aux commodités et aux douceurs de la
« vie, passeront librement et sans être molestés, et

---

(1) *Voy.* Opinion de Franklin sur l'emploi des Corsaires, dans l'*Histoire des Progrès du Droit des Gens*, par M. WHEATON, p. 233.

« les deux puissances contractantes s'engagent à « n'accorder aucune commission à des vaisseaux « armés en course, qui les autorisât à prendre ou à « détruire ces sortes de vaisseaux marchands, ou à « en interrompre le commerce. »

Cette stipulation n'eut pas lieu d'être mise à exécution. Elle n'eut d'ailleurs qu'une courte durée, car elle ne fut pas renouvelée dans le traité de 1799 entre les deux mêmes puissances.

La course est assujettie à des lois générales, et à des règlements de détail qui sont à peu près les mêmes chez toutes les nations.

Nous avons déjà parlé de la première de ces lois générales, de celle qui impose, comme condition *sine qua non*, à tout corsaire l'obligation d'être porteur de lettres patentes, délivrées par l'état belligérant dont il porte le pavillon. Ces lettres patentes se nomment généralement, *commission en guerre*, ou *lettres de marque.*

Autrefois, en France, la première dénomination était la seule applicable au genre d'armements qui nous occupe (1). Les lettres de marque, dites aussi *lettres de représailles*, n'impliquaient pas nécessairement l'état de guerre (2). Mais aujourd'hui l'u-

---

(1) Ordonn. du mois d'août 1681, liv. 3, tit. 9, *des Prises.*
(2) *Ibidem*, liv. 3, tit. 10.

sage qu'elles consacraient étant tombé en désuétude, on dit indifféremment, commissions en guerre ou lettres de marque. Par extension cette dernière dénomination est souvent appliquée aux navires mêmes qui en sont porteurs.

Pour obtenir ces lettres de marque, tout armateur d'un navire armé en guerre ou en guerre et en marchandises, est tenu de fournir un cautionnement d'une somme d'argent, dont la quotité varie suivant les pays, mais qui, partout proportionnée à l'importance de l'armement, est suffisante pour répondre des infractions aux règlements de course que pourraient commettre les corsaires et pour indemniser les particuliers nationaux ou étrangers qui auraient souffert de ces infractions.

Cet usage d'obliger les armateurs de corsaires à fournir une caution, est très ancien. L'article 20 de l'ordonnance sur la course maritime, rendue en 1356 par Pierre, roi d'Aragon, voulait qu'une somme fût déposée entre les mains des officiers publics chargés de veiller aux armements (1); le mon-

---

(1) Pardessus, *Collection des Lois maritimes*, t, 5, p. 471.

» *Item.* Que lesdits armateurs seront tenus de fournir un cautionnement convenable entre les mains des officiers royaux des lieux où ils armeront, savoir : ceux de Cadaqués jusqu'à Tortose, entre les mains du bailli général de Valence ; ceux du Roussillon, entre les mains du gouverneur du Roussillon ; ceux de Majorque,

tant de cette somme était laissé à l'arbitrage de ces officiers.

Les lettres de marque ne sont pas valables pour tout le temps indéterminé que peut durer une guerre ; elles ne le sont que pour un nombre de mois plus ou moins limité, suivant la nature des croisières. Généralement, elles autorisent celui qui les a obtenues à exercer pour l'attaque des ennemis, les mêmes droits que les lois de la guerre confèrent aux forces navales régulières d'un état belligérant. Néanmoins on regarde comme illicite que les corsaires usent de ces droits dans les rivières appartenant à l'ennemi ou dans l'enceinte de son territoire maritime marquée par des balises (1). C'est là un point de ressemblance entre les règles concernant les corsaires, et celle qui sont suivies, dans les guerres continentales, à l'égard des partisans ou des corps francs. Ces derniers ne peuvent, comme on sait, concourir aux opérations de la guerre que sur leur propre territoire.

Suivant de Martens et Schmalz, on refuse, même,

---

entre les mains du bailli de Majorque ; ceux de Sardaigne, entre les mains du gouverneur de Sardaigne, ou seulement de leurs lieutenants, suivant la décision desdites autorités de ne faire aucun mal ni tort aux amis du seigneur Roi, et seulement à ceux que ledit seigneur leur accorde de bonne prise, selon ce qui a été dit ; et lesdits officiers recevront lesdits cautionnements, dont l'appréciation est laissée à l'arbitrage des personnes désignées ci-dessus. »

(1) Valin, *Traité des Prises*, t. 1, chap. 4, sect. 3.

aux corsaires, lorsqu'ils attaquent l'ennemi dans les parties de son territoire maritime dont nous venons de parler, le traitement d'ennemi légitime, et on les punit comme pirates (1). Mais c'est là un usage qui n'est pas assez reconnu pour faire règle internationale.

Tout corsaire doit réunir les conditions nécessaires pour faire preuve de nationalité ; la plus importante de ces conditions est, que son équipage soit composé en majorité de sujets de l'état dont il porte le pavillon et qui a délivré la commission en guerre.

Enfin une loi, universellement obligatoire, et qu'on peut considérer comme la plus restrictive des abus possibles de la course, est celle en vertu de laquelle toute capture de la propriété privée sur mer, même lorsqu'elle a été faite par un bâtiment de l'état, n'est considérée comme définitive, qu'après que des tribunaux spéciaux ont prononcé sa validité. Jusque-là c'est une saisie provisoire que le capteur est autorisé à mettre en lieu de sûreté, *infra præsidia*, mais dont il lui est défendu de disposer.

Telles sont sommairement les règles principales auxquelles la course maritime est soumise chez toutes les nations. Il y a d'autres règles de détail qui, nous

(1) De Martens, *Essai sur les Armateurs*, chap. 2, § 18.— Schmalz, *Droit des Gens européen*, p. 244.

l'avons déjà dit, sont à peu près les mêmes partout. Sans entrer dans une exposition complète de toutes ces règles, nous renvoyons, pour ce qui concerne la France, à l'arrêté du 2 prairial an XI (22 mai 1803), en vigueur aujourd'hui. Cet arrêté, que nous croyons utile de donner en entier à l'appendice (1), n'est, dans plusieurs de ses dispositions, que la reproduction du titre des prises, de l'ordonnance du mois d'août 1681.

1) Appendice Annexe, C.

CHAPITRE QUATRIÈME.

De la Neutralité.

SOMMAIRE.

Relations de simple amitié et relations d'alliance entre deux états. — Neutralité. — Il n'est pas exact de dire que la guerre soit pour les neutres comme si elle n'existait pas.—En quoi consiste l'impartialité que les neutres doivent garder.

Actes incompatibles avec la neutralité.—Prétentions opposées des belligérants et des neutres.

Deux états qui vivent en paix l'un avec l'autre peuvent être, ou simplement amis, ou alliés. Ils sont simplement amis, ou si l'on veut ils sont non ennemis, lorsque dans leurs relations mutuelles de toute sorte, chacun d'eux se borne à respecter scrupuleusement les droits absolus ou acquis de l'autre. — Ils sont alliés, s'il existe entre eux quelque traité qui les oblige réciproquement à concourir ensemble au maintien de leurs droits, à se prêter une assistance mutuelle dans certains cas déterminés où l'un ou plusieurs de ces droits ont été lésés; en un mot s'ils sont tenus, en vertu d'un pacte qui les lie, à prendre part d'une manière ef-

fective, en faveur l'un de l'autre, aux différends qui peuvent survenir à l'un des deux avec d'autres puissances.

L'assistance ou les secours que l'un est obligé de donner à l'autre dans ces cas déterminés, peuvent être partiels ou illimités, passifs ou actifs; ils peuvent être donnés seulement une fois pour toutes, ou être exigibles tant qu'ils sont nécessaires. C'est le traité par lequel sont liées les deux parties qui fixe l'étendue et la portée de ces secours. Mais quels qu'ils soient, du moment qu'ils sont réels et efficaces, les deux états ne sont plus simplement amis, ils sont alliés.

Lorsque deux puissances se font la guerre, ceux des autres états qui, avant que cette guerre surgît, étaient simplement amis de l'une et de l'autre, ont le droit incontestable de demeurer tels pendant qu'elle dure; mais, pour conserver ce caractère, c'est pour eux un devoir, non-seulement de s'abstenir rigoureusement de toute participation à la guerre, mais encore de ne s'immiscer en rien dans la querelle des belligérants, et tout en maintenant avec chacun d'eux les relations ordinaires de l'état de paix, de ne rien faire en faveur de l'un qui puisse tourner au détriment de l'autre. La guerre entre deux nations donne donc lieu, pour les peuples qui veulent demeurer en paix, à un état nouveau par rapport aux belligérants. C'est l'état de neutralité.

On a dit que la neutralité n'est pas pour la puis-

sance qui l'adopte un état nouveau, mais qu'elle n'est que la continuation de l'état antérieur de paix (1). On a dit que les neutres, étant totalement étrangers à la guerre, sont en droit d'agir de la même manière qu'ils peuvent le faire pendant la paix. Nous pensons, avec un auteur danois, qu'un pareil raisonnement est très hasardé, et qu'il est un peu singulier de vouloir fixer le droit d'agir des neutres par la supposition qu'il n'y a pas de guerre, là où il y en a réellement une (2). Et en effet, par le fait seul d'une guerre entre deux ou plusieurs puissances, les neutres ont à remplir envers ces puissances des obligations qu'ils n'avaient pas pendant la paix générale : il n'est donc pas vrai que la guerre soit pour eux comme si elle n'existait pas. S'il est vrai de dire avec Azuni que l'état de guerre entre plusieurs nations n'altère en rien l'indépendance naturelle et la liberté des autres peuples pacifiques, on ne peut pas dire, ainsi que le prétend cet auteur, que ces autres peuples pacifiques regardent d'un œil tranquille et indifférent l'état violent qui trouble et agite les autres (3). C'est

---

(1) Hubner, *De la Saisie des bâtiments neutres*, part. 2, ch. 2, § 2.—Azuni, *Droit maritime*, t. 2, p. 53 et 69. — Massé, *Droit commercial*, etc., t. 1, p. 177 et 192.

(2) Jo. Nicol. Tetens, *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes, et des puissances neutres sur mer*, p. 34.

(3) Azuni, à l'endroit cité.

5.

là une supposition qui n'est tout au plus admissible que lorsqu'il s'agit de peuples que leur situation géographique isole complétement les uns des autres.

On a posé, avec raison, comme base fondamentale de la conduite des neutres, une exacte impartialité envers les belligérants; mais il s'agit de s'entendre sur ce qui constitue cette impartialité. Suivant Vattel, elle se rapporte uniquement à la guerre, et elle doit être passive; « car il serait absurde, dit ce publiciste, qu'un état secourût en même temps deux ennemis; et il serait impossible de le faire avec égalité (1). »

Nous croyons que l'impartialité à observer doit se régler sur le principe suivant posé par M. Pinheiro-Ferreira : « Les nations neutres doivent s'abstenir d'introduire pendant la guerre, dans leurs rapports avec l'une des nations belligérantes, des innovations qui, favorables à celle-là, tourneraient au détriment de l'autre (2). »

Parmi les publicistes qui dans leurs écrits ont parlé de la neutralité, Bynkershoek est, à notre avis, celui qui, sans s'attacher à en donner une définition plus ou moins exacte, a le mieux établi les principes d'où l'on doit déduire les règles de

---

(1) *Droit des Gens,* liv. 3, ch. 7, § 104.
(2) Pinheiro-Ferreira, note 85 sur De Martens.

conduite qu'elle impose aux puissances qui l'ont adoptée.

Voici comment s'exprime cet auteur :

« J'appelle *non-ennemis* ceux qui n'appartiennent à aucune des parties belligérantes, et ne doivent ni à l'une ni à l'autre aucune assistance quelconque en vertu de traités; s'ils en doivent quelqu'une, ils sont alliés et non simplement amis. A l'égard de ces neutres, on demande ce qu'il leur est permis de faire ou de ne pas faire entre les deux belligérants? Tout ce qui leur était permis, direz-vous peut-être, lorsqu'il y avait paix entre ceux qui sont en guerre maintenant. La raison, continuerez-vous, peut-elle admettre que nous prétendions que nos ennemis sont aussi les ennemis de nos amis? Pourquoi donc nos amis ne porteraient-ils pas à leurs amis, bien que ceux-ci soient en guerre avec nous, les choses qu'ils leur portaient auparavant : des armes, des hommes et autres objets? Notre utilité, sans doute, ne l'admet pas ; mais il s'agit de raison et non d'utilité. Serait-ce l'injure, cause de la guerre, qui le défendrait? Mais vous direz que l'injure ne dépasse pas la personne de celui qui l'a soufferte, si ce n'est que l'injure faite au prince rejaillit aussi sur tous ses sujets, mais non sur ceux qui ne sont point ses sujets; et de là il résulterait que l'ennemi de mon ami n'est point mon ennemi, que l'état d'amitié, au contraire, continue à exister entièrement avec lui, tel qu'il existait avant la guerre.

« Toutefois, cette opinion n'est pas admissible si l'on veut parler de ceux qui sont simplement amis. Le devoir de ceux-ci est d'avoir soin, de toute manière, de pas s'interposer dans la guerre, de ne pas se montrer plus favorables ni moins favorables à l'une qu'à l'autre des parties. Si je ne me trompe, la justice ou l'injustice de la guerre ne touchent en rien à un ami commun; il ne lui appartient pas de se poser comme juge entre les deux belligérants qui sont l'un et l'autre ses amis, et sur le motif que leur cause est la plus juste ou la moins juste, d'accorder ou de refuser plus ou moins à celui-ci ou à celui-là. Si je ne suis ni de l'un ni de l'autre côté, je ne puis pas servir l'un de manière à nuire à l'autre. Mais, poursuivrez-vous, j'enverrai à l'un comme à l'autre tout ce qu'il me conviendra, et l'amitié le veut ainsi : si ce que j'aurai envoyé à l'un, celui-ci l'emploie au détriment de l'autre, qu'ai-je à y voir? Veuillez bien ne pas vous arrêter à ce raisonnement, songez plutôt qu'il faut considérer les ennemis de nos amis sous un double aspect : soit comme nos amis, soit comme ennemis de nos amis. Comme amis, il nous serait permis, sans doute, de les assister de nos secours, de nos conseils, de les aider de soldats auxiliaires, d'armes et de tous autres objets utiles à la guerre. Mais en tant qu'ils sont les ennemis de nos amis, rien de cela ne nous est permis, parce qu'en agissant ainsi nous donnerions la préférence à l'un sur l'autre dans leur guerre : or

c'est ce que défend l'égalité d'amitié, à laquelle avant tout il faut se tenir. Il est prédominant de conserver l'état d'amitié avec chacun des belligérants, plutôt que de favoriser l'un des deux dans la guerre, et de renoncer ainsi tacitement à l'amitié de l'autre (1). »

---

(1) *Non hostes* appello, qui neutrarum partium sunt, nec ex fœdere his illisve quicquam debent; si quid debeant, fœderati sunt, non simpliciter amici. De his quæritur, quid facere vel non facere possint inter duos hostes? omnia, forte inquies, quæ potuerunt, cum pax esset inter eos, quos inter nunc bellum est, belli enim conditio non videbatur porrigenda ultra eos, qui invicem bellum gerunt. An, inquies, ratio admittit, ut hostes nostros etiam amicorum hostes esse putemus? quidni igitur amici nostri ad amicos suos, quamvis nostros hostes, ea adferunt, quæ ante adtulerunt? arma, viros, reliqua? utilitas equidem nostra non admittit, sed de ratione, non de utilitate omnis disputatio est. Sola injuria belli causa, et diceres, injuriam non egredi personam ejus, qui injuriam passus est, nisi, si princeps injuriam patiatur, quod ea quoque pertineat ad omnes subditos, non vero ad eos, qui subditi non sunt. Atque inde efficeretur, amici mei hostem meum hostem non esse, verum integram cum eo omnem amicitiam constare, plane ut ante bellum constabat.

Sed profecto eam sententiam probandum non est, si de his agamus, qui simpliciter sunt amici. Horum officium est, omni modo cavere, ne se bello interponant, et his, quam illis partibus sint vel æquiores vel iniquiores.

Si recte judico, belli justitia vel injustitia nihil quicquam pertinet ad communem amicum; ejus non est, inter utrumque amicum, sibi invicem hostem, sedere, judicem, et ex causa æquiore vel iniquiore huic illive plus minusve tribuere vel negare. Si medius sim, alteri non possum prodesse, ut alteri noceam. Sed, ajes, utrique mittam, quicquid mihi videbitur, et sic postulat ratio amicitiæ ; si,

Ainsi les neutres, en vertu de leur qualité d'amis communs des parties belligérantes, ont le droit de continuer avec elles toute espèce de relations pacifiques et notamment le commerce maritime; sauf certaines restrictions qui proviennent de ce que chacun des belligérants a, de son côté, le droit d'empêcher que le neutre n'abuse de cette liberté pour favoriser son ennemi en ce qui a directement rapport à la guerre.

Ce double principe fondamental n'est pas contesté; mais dans l'application pratique, le conflit entre des intérêts opposés est cause que les conséquences sont outrepassées. Les belligérants, sous le prétexte d'empêcher tout ce qui peut fortifier leur ennemi, prétendent entraver selon leur fantaisie le commerce le plus pacifique des neutres. Ces prétentions exagérées ont été reproduites et poursuivies sous mille formes, au mépris même des traités,

---

quod alteri miseram, ille utatur in necem alterius, quid ad me? At tu noli sic sapere, quin potius crede, amicorum nostrorum hostes bifariam considerandos esse, vel ut amicos nostros, vel ut amicorum nostrorum hostes. Si ut amicos consideres, recte nobis iis adesse liceret ope consilio, eosque juvare, milite auxiliari, armis, et quibuscumque aliis, quibus in bello opus habent. Quatenus autem amicorum nostrorum hostes sunt, id nobis facere non licet, quia sic alterum alteri in bello præferremus, quod vetat æqualitas amicitiæ, cui in primis studendum est. Præstat cum utroque amicitiam conservare, quam alteri in bello favere et sic alterius amicitiæ tacitè renunciare. (*Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 9.)

de sorte qu'on a vu quelquefois les neutres dans la nécessité d'armer pour s'y soustraire, et contraints de faire la guerre pour rester en paix.

Beaucoup de traités publics ont été conclus, dont les clauses ont pour but d'assurer la liberté du commerce et de la navigation des neutres, et de fixer l'étendue des droits accidentels que peuvent acquérir à l'encontre de cette navigation les puissances belligérantes. Si, malgré la multiplicité de ces conventions publiques, le droit international positif n'a pas encore acquis le caractère de précision et d'unité si désirable en une matière si hautement importante, il a sanctionné du moins, sur les points capitaux, des règles positives conformes aux principes énoncés ci-dessus.

Ce sont ces règles principales que nous allons tâcher d'exposer dans les chapitres suivants.



CHAPITRE CINQUIÈME.

Rapport, quant au droit de capture, entre le navire et sa cargaison.

SOMMAIRE.

Collision entre le droit de capture de la propriété privée ennemie sur mer, et le droit de libre commerce des neutres. — Le pavillon ennemi rend-il ennemie la cargaison neutre? — Le pavillon ami couvre-t-il la cargaison ennemie?—Résolution négative de la première question d'après les principes abstraits. — Opinions de divers publicistes. — Difficulté de concilier les principes dans la résolution de la deuxième question.—En tout cas la confiscation de la cargaison ennemie ne doit pas entraîner celle du navire neutre qui la porte.

Règles du Consulat de la mer.—Dispositions des anciennes ordonnances françaises.—Règlement de Louis XVI, du 26 juillet 1778, adoptant les deux maximes : « navire libre, marchandises libres ; navire ennemi, marchandises ennemies. » — Discussions diplomatiques au milieu du XVIIIe siècle, entre les gouvernements de Prusse et d'Angleterre, au sujet du commerce des neutres. — Principes opposés proclamés par ces deux gouvernements.

Traités publics conclus au XVIIe siècle et depuis la paix d'Utrecht jusqu'en 1780, qui se prononcent pour ou contre les deux maximes ci-dessus.—Première neutralité armée.—Adhésion des puissances, hors l'Angleterre, aux principes proclamés par la Russie.

Conduite de la Grande-Bretagne à l'égard du commerce des neutres, pendant la guerre de la révolution française.—Mesures ordonnées à titre de représailles par la Convention nationale. — Ordres du Conseil anglais et instructions des lords de l'amirauté aux commandants des navires de guerre et aux corsaires an-

glais.—Réponse du Danemarck à la notification de ces ordres du conseil.—Loi rendue en France sous le directoire, déclarant de bonne prise les navires neutres chargés d'effets ennemis. — Discussions et hostilités entre les Etats-Unis et la France, terminées par le traité négocié à Morte-Fontaine. — Retour fait par la France sous le consulat, à l'exécution du règlement du 26 juillet 1778 et aux principes de la neutralité armée.—Arrêté des Consuls portant création du conseil des prises.

Quadruple alliance du nord ou deuxième neutralité armée. — Sa dissolution par l'Angleterre. — Convention maritime du 17 juin 1801, établissant que le pavillon ne couvre pas la marchandise. —La Russie, en 1807, proclame de nouveau les principes de la neutralité armée.

Stipulations des traités publics conclus depuis 1815, en faveur du principe qui lie le sort de la cargaison au sort du navire.—Les maximes : « navire libre, marchandises libres », et « navire ennemi, marchandises ennemies, » adoptées par la France et par les Etats-Unis.—Ces deux principes ne sont applicables qu'à l'égard des puissances qui les reconnaissent également.—Conclusion.

EXAMEN DE CETTE MATIÈRE D'APRÈS LES PRINCIPES ABSTRAITS.

En comparant ensemble les deux principes fondamentaux dont l'un établit comme légitime la capture de la propriété ennemie sur mer, et dont l'autre sanctionne la liberté de commerce entre les neutres, et entre les neutres et les belligérants, on voit de suite qu'il existe entre ces deux principes une collision inévitable.

Car si, en vertu du dernier, les neutres jouissent véritablement de la faculté de commercer libre-

ment, ils peuvent effectuer, de port en port, le transport de toutes marchandises.

Ce transport par la voie de mer, peut avoir lieu de trois manières différentes :

1° Les neutres peuvent charger, sur leurs navires, leurs propres marchandises ;

2° Ils peuvent charger ces mêmes marchandises sur des navires appartenant aux belligérants ;

3° Ils peuvent enfin prendre à bord de leurs propres navires des marchandises qui soient la propriété des belligérants.

Le premier cas est simple et n'a pas besoin d'examen, en exceptant toutefois les marchandises dites *contrebande de guerre*, dont il sera parlé plus loin. Mais les deux derniers ne sont pas sans difficultés.

En effet si l'un des belligérants s'est emparé d'un navire ennemi dont la cargaison soit neutre, son droit de capture peut-il s'étendre sur cette cargaison qui est propriété amie ?

Et si ce belligérant rencontre un navire ami dont la cargaison soit propriété ennemie, comment agira-t-il pour concilier les deux principes ci-dessus ? En suivant le premier il peut s'emparer de la cargaison; mais en agissant ainsi il enfreint le deuxième qui veut la liberté du commerce des neutres avec les belligérants.

Ces questions importantes, sur lesquelles on n'est malheureusement pas d'accord, sont formulées communément de la manière suivante :

Le pavillon ennemi rend-il ennemie la cargaison neutre ?

Le pavillon ami couvre-t-il la cargaison ennemie ?

Il nous semble d'abord que, rigoureusement parlant, le navire belligérant ne communique pas un caractère hostile aux marchandises neutres qui sont à son bord. Dès qu'il est démontré que ces marchandises sont réellement propriété des neutres, on ne peut plus dire qu'elles sont censées appartenir aux ennemis. C'est l'opinion de Grotius, qui s'exprime ainsi qu'il suit : « Lors donc qu'on dit, que « les choses trouvées dans les vaisseaux de l'ennemi « sont censées lui appartenir, cela ne doit pas être « regardé comme une loi constante et invariable « du droit des gens ; mais comme une maxime, « dont le sens se réduit à ceci, qu'on présume ordinairement, en ce cas là, que tout est à un même « maître : présomption néanmoins, qui peut être « détruite par de fortes preuves du contraire. C'est « ainsi que je trouve qu'il fut jugé dans ma patrie, « dès l'an 1338, par la cour souveraine, assemblée « alors en grand nombre ; et la chose a passé en loi « depuis, en conséquence de cet arrêt (1). »

Lors donc qu'en capturant un navire ennemi on capture en même temps sa cargaison neutre, on

---

(1) Grotius, *Droit de la Guerre et de la Paix*, liv. 3, ch. 6, § 6, n° 1.

ne fait autre chose que traiter hostilement un ami, ce qui à coup sûr n'est pas équitable, malgré l'opinion de Valin qui prétend que les neutres, en chargeant dans un vaisseau ennemi, se soumettent de droit au sort qu'aura ce vaisseau (1).

« Certes, dit Bynkershoek, un droit de cette na-« ture ne peut pas être soutenu par la raison : car « pourquoi ne me sera-t-il pas permis de faire « usage du navire de mon ami, pour transporter « mes marchandises, quoiqu'il soit ton ennemi ? « Si les traités ne s'y opposent, il m'est permis ainsi « que je le disais ci-dessus, de faire le commerce « avec ton ennemi ; et si cela m'est licite, je peux « aussi faire avec lui toute sorte de contrats, ache-« ter, vendre, donner ou prendre à loyer, etc. Par « conséquent si j'ai pris à fret son navire et loué « son travail, pour faire transporter mes marchan-« dises au delà des mers, j'ai fait une chose à bon « droit permise. Tu peux, en tant qu'ennemi, t'em-« parer de son navire, mais de quel droit t'empa-« rerais-tu de mes marchandises, puisque je suis ton « ami ? bien entendu qu'il me faut prouver qu'elles « m'appartiennent réellement, car sans cela je « pense, conformément à l'opinion de Grotius, qu'il « y a quelque raison de présumer que les choses « trouvées à bord d'un navire ennemi appartien-« nent aux ennemis. »

---

(1) Valin, *Traité des Prises*, ch. 5, sect. 5, § 8.

Le même Bynkershoek examine ensuite le cas, distingué par quelques-uns, où les marchandises neutres auraient été chargées à bord d'un navire ennemi du consentement des propriétaires de ces marchandises ; il établit que ce consentement n'autorise pas la confiscation et conclut en ces termes : « Prends, si tu peux, tout ce qui est à ton ennemi, mais rends-moi ce qui m'appartient, car je suis ton ami et en chargeant ma propriété je n'ai rien fait à ton détriment (1). »

Des publicistes modernes, dont l'autorité n'a pas moins de valeur que celle de l'écrivain hollandais du dix-huitième siècle, professent aussi cette même doctrine (2).

Passons maintenant, en faisant toujours abstrac-

---

(1) « Sed quid dicemus, si mercium domini sciverint et consen- « serint, res suas imponi navi, amici quidem sui, et tui hostis? ego « existimem, eam scientiam et consensum prædæ locum non fa- « cere. Res ex eo pendet, an mercium domini, onus inferentes « navi hostili, rem fecerint licitam, an illicitam? Disputavi autem, « rem licitam fecisse, quia cum iis, quibuscum commercia recte « exerceo, mihi quoque licet omne genus contractûs celebrare, « et pro mercede, ejus uti nave ad utilitatem meam. Cape, si po- « tes, quodcunque est hostis tui, sed mihi redde, quod meum est, « quia amicus tuus sum, et impositione rerum mearum nihil sum « molitus in necem tuam. » (*Quæst. juris publici,* lib. 1, cap. 13.)

(2) WHEATON, *Elements of international law,* t. 2, part. 4, ch. 3, § 18, p. 162. « The rule, which subjects to confiscation the goods « of a friend on board the vessels of an enemy, is manifestly con-

tion des coutumes et des conventions internationales, à la discussion de cette autre question: un belligérant peut-il s'emparer des marchandises ennemies chargées sur un navire neutre? La réponse est facile si l'on admet qu'un tel navire soit réellement un lieu neutre comme s'il faisait partie intégrante du territoire. De ce que les belligérants n'ont pas le droit de confisquer la propriété ennemie sur un territoire neutre, on conclura qu'ils ne peuvent pas non plus le faire à bord d'un navire neutre. Mais pour être conséquent, il faudrait accorder à ce navire, une fois sa qualité démontrée, toute l'inviolabilité attachée au territoire proprement dit.

Nous croyons avoir suffisamment expliqué le sens qui doit être attaché à cette maxime, communément adoptée: « Un navire est la prorogation du territoire. »

Nous croyons avoir établi que cette expression figurée n'est toujours réellement admissible dans toute son étendue, qu'à l'égard des navires de guerre, parce que ceux-là seuls représentent l'état (1).

« trary to reason and justice. It may, indeed, afford, as *Grotius* « has stated, a presumption that the goods are enemy's property; « but it is such a presumption as will readily yield to contrary « proof, and not of that class of presumptions which the civilians « call *presumptiones juris et de jure,* and which are conclusive « upon the party. »

Voy. aussi RAYNEVAL, *Instit. du Droit de la Nature et des Gens*, p. 263.

(1) *Voy.* tom. 1, chap. 10.

A l'égard des navires de commerce, même lorsqu'ils sont en pleine mer, elle signifie qu'aucun état étranger n'a le droit d'appliquer ses lois particulières aux individus qui se trouvent à bord ; que ces individus ne sont soumis qu'aux lois spéciales de l'état dont le navire porte légitimement le pavillon. Mais il faut distinguer le cas où il s'agit de l'application de lois ou de mesures qui ne concernent que la puissance intérieure de chaque pays, et celui où il s'agit de l'exercice d'un droit véritablement international. La pleine mer étant un lieu où aucun peuple ne peut exercer de juridiction particulière, il faut en conclure que tous les peuples peuvent y exercer également tous leurs droits internationaux (1). C'est ainsi que la juridiction d'un état sur un navire appartenant à ses sujets et sur les personnes et les biens des individus qui s'y trouvent, n'est pas exclusive quant aux offenses contre la loi générale des nations, par exemple, quant au crime de piraterie proprement dite. Si donc l'on reconnaît comme un droit international la capture de la propriété privée ennemie sur mer, ce droit doit pouvoir être exercé, même sur la cargaison ennemie d'un vaisseau ami. « Si je consulte la raison, dit Bynkershoek, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas « permis de capturer les choses de l'ennemi quoique

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 160.

« trouvées dans un navire ami ; je prends, en effet, « un bien qui est à l'ennemi et que le droit de la « guerre attribue au vainqueur. Objecterez-vous « que je ne puis m'emparer des choses de l'ennemi « dans un navire ami, qu'en m'emparant d'abord « de ce navire, c'est-à-dire en usant de violence à « l'égard de la chose d'un ami pour saisir la chose « d'un ennemi, et que cela n'est pas plus licite que « d'attaquer nos ennemis dans un port ami, ou de « faire du butin sur eux dans un territoire ami ? « Mais veuillez considérer qu'il est permis d'arrêter « un navire ami, afin de constater, non pas d'après « un pavillon peut-être mensonger, mais d'après « les papiers de bord eux-mêmes, sa qualité de na- « vire ami. Si cette qualité est constatée, je le « laisserai libre ; si le navire est reconnu ennemi, « je m'en emparerai. Si cela est permis, comme ce « l'est en effet et comme on le pratique constam- « ment, il sera permis également d'examiner les « papiers relatifs à la cargaison, de reconnaître par « cet examen s'il existe, cachés dans le navire, quel- « ques biens appartenant à l'ennemi ; et s'il en « existe, pourquoi ne pourrai-je pas les capturer « en vertu du droit de la guerre (1) ? »

---

(1) Sed quicquid sit, de ipsa ratione magis, quam de pactis laborandum est. Ea autem consulta non sum, qui videam, cur non liceret capere res hostiles, quamvis in navi amica repertas, id enim capio, quod hostium est, quodque jure belli victori cedit. Sin ajas,

Mais d'un autre côté, les neutres, en vertu de leur liberté commerciale, doivent pouvoir faire librement le commerce de commission.

Nous avouons, ici, notre impuissance à établir par un raisonnement solide un jugement qui concilie les deux principes opposés. Il faut nécessairement que l'un cède à l'autre. Si l'on consulte l'utilité des peuples, c'est assurément le dernier qui doit l'emporter, et conséquemment l'on doit adopter que le pavillon neutre neutralise la marchandise ennemie, ou, en d'autres termes, que le navire libre rend sa cargaison libre. Il est utile, en effet, de diminuer autant que possible, même pour les belligérants, les maux de la guerre, et l'on doit surtout s'appliquer à affranchir de ces maux les nations qui veulent rester en paix.

Quoi qu'il en soit, si, en maintenant le droit de capture dans toute sa rigueur, il est vrai qu'on

---

me non recte occupare res hostiles in navi amicâ, nisi priùs occupem navem amicam, atque ita vim faciam rei amici, ut deprehendam rem hostis, idque non magis licere, quam hostes nostros aggredi in amici portu, vel deprædari in territorio amici, velim animadvertas, eatenus utique licitum esse amicam navem sistere, ut non ex fallaci forte aplustri, sed ex ipsis instrumentis, in navi repertis, constet, navem amicam esse. Si id constet, dimittam; si hostilem esse constiterit, occupabo. Quod si liceat, ut omni jure licet, et perpetuo observatur, licebit quoque instrumenta quæ ad merces pertinent, excutere, et inde discere, an quæ hostium bona in nave lateant, et, si lateant, quidni ea jure belli occupem? (BYNKERSHOEK, *Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 14.)

puisse confisquer, sans contrevenir aux principes abstraits du droit des gens, la propriété ennemie à bord d'un navire neutre, la confiscation de ce dernier, fût-il même entièrement chargé de marchandises ennemies, serait une violation manifeste de tous les principes; et c'est ce que Bynkershoek ne manque pas de faire observer. C'est aussi l'avis de Vattel qui dit: « Si l'on trouve sur un vaisseau « neutre des effets appartenant aux ennemis, on « s'en saisit par le droit de la guerre; mais naturel- « lement on doit payer le fret au maître du vais- « seau, qui ne peut souffrir de cette saisie (1). »

Droit coutumier et anciens règlements intérieurs de la France.

Pour examiner au point de vue du droit coutumier les questions que nous venons de traiter au seul point de vue des principes généraux, il est nécessaire de rechercher les usages qui ont pu être pratiqués anciennement à ce sujet, les phases diverses qu'à pu éprouver l'observation de ces usages, et jusqu'à quel point ils sont encore maintenus aujourd'hui parmi les nations lorsque des clauses formelles de traités publics n'y apportent pas de modifications. Parmi les divers recueils de lois ou de

(1) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 7, § 115.

coutumes particulières aux différents peuples commerçants de la vieille Europe, la compilation connue sous le nom de *Consulat de la mer*, est le seul document qui s'occupe avec détail des droits respectifs des neutres et des belligérants quant au sujet qui nous occupe.

M. Pardessus, auquel nous sommes redevables d'une précieuse et volumineuse collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, et dont les savantes et laborieuses recherches ont fixé autant que possible l'époque certaine ou probable de la confection de toutes ces lois, a démontré que le *Consulat de la mer*, postérieur aux *Rôles d'Oleron*, a été rédigé à Marseille ou à Barcelonne, mais plus probablement en ce dernier lieu, au plus tard dans la deuxième partie du XIVe siècle et au plus tôt dans le XIIIe (1). Tous les publicistes s'accordent à considérer ce curieux document comme attestant les usages généralement pratiqués à cette époque par tous les peuples de la Méditerranée et par ceux du Portugal et de l'Espagne; et ils reconnaissent qu'à cause de la sagesse de ses décisions, il fut regardé plus tard comme faisant loi, non-seulement parmi ces peuples mais aussi parmi ceux de l'Europe maritime occidentale (2).

Le *Consulat de la mer* entre en matière en disant:

---

(1) PARDESSUS, *Collection des Lois maritimes*, etc., t. 2, p. 35

(2) WHEATON, *Histoire des Progrès*, etc., p. 51 et 52.

« *Aci commencen les bones costumes de la mar.* »
« Ici commencent les bonnes coutumes de la mer. »
Le chapitre 231 [276] dispose ainsi qu'il suit :
« Lorsqu'un navire armé allant ou revenant, ou « étant en course, rencontrera un navire marchand, « si ce dernier appartient à des ennemis, ainsi que « sa cargaison, il est inutile d'en parler, parce que « chacun est assez instruit pour savoir ce qu'on doit « faire et, dans ce cas il n'est pas nécessaire de « donner de règle.
« Mais si le navire qui sera pris appartient à des « amis, tandis que les marchandises qu'il porte « appartiennent à des ennemis, l'amiral du navire « armé peut forcer et contraindre le patron du « navire qu'il aura pris, à lui apporter ce qui ap- « partiendra aux ennemis, et même il peut l'obli- « ger à le garder jusqu'à ce qu'il soit en lieu de « sûreté ; mais il faut pour cela que l'amiral ou un « autre pour lui ait amarré le navire pris à sa poupe, « en lieu où il n'ait pas craint que des ennemis le « lui enlèvent, à la charge néanmoins pour l'amiral « de payer au patron de ce navire tout le fret qu'il « aurait dû recevoir s'il avait porté la cargaison là « où il devait la décharger, ou de la manière qui « sera écrite sur le registre. Si, par événement, on « ne trouve point de registre, le patron doit être « cru à son serment sur le montant du fret.
« Encore plus, si, par événement, lorque l'ami- « ral ou quelque autre pour lui sera en lieu où il

« puisse mettre la prise en sûreté, il veut que le na-
« vire porte la marchandise confisquée, le patron
« ne peut s'y refuser. Mais ils doivent faire une
« convention à cet égard, et, quelque convention
« ou accord qui intervienne entre eux, il faut que
« l'amiral ou celui qui le représente la tienne.

« Si, par événement, il n'est fait entre eux au-
« cune promesse ou convention relativement au
« fret, il faut que l'amiral ou celui qui le représente
« paie au patron du navire qui aura porté, dans le
« lieu qu'ils lui auront prescrit, les marchandises
« capturées, un fret égal à celui qu'un autre navire
« devrait avoir pour des marchandises pareilles, et
« même davantage, sans aucune contestation; bien
« entendu que ce paiement ne doit être fait qu'après
« que le navire sera arrivé au lieu où l'amiral, ou
« celui qui tient sa place, aura mis sa prise en
« sûreté, et que ce lieu jusqu'auquel il fera porter
« la prise soit en pays d'amis.

« Lorsque le patron du navire capturé ou quel-
« ques-uns des matelots qui sont avec lui, disent
« qu'ils ont des effets qui leur appartiennent, si ce
« sont des marchandises, ils ne doivent pas être
« crus à leur simple parole; mais on doit s'en rap-
« porter au registre du navire si l'on en trouve un.
« Si, par événement, on n'en trouve point, le pa-
« tron ou les matelots doivent affirmer la vérité de
« leur assertion. S'ils font serment que ces mar-
« chandises leur appartiennent, l'amiral, ou celui

« qui le représente, doit les leur délivrer sans au-
« cune contestation en ayant égard cependant à la
« bonne réputation et à l'estime dont jouissent ceux
« qui prêteront ce serment et réclameront les mar-
« chandises.

« Si le patron capturé refuse de porter les mar-
« chandises ennemies qui seront sur son navire, jus-
« qu'à ce que ceux qui les auront prises soient en lieu
« de sûreté, malgré l'ordre que l'amiral lui en
« donne, celui-ci peut le couler à fond, ou l'y faire
« couler, s'il le veut, sauf qu'il doit sauver les per-
« sonnes qui montent le navire; et aucune autorité
« ne peut lui en demander compte, quelles que
« soient les demandes et plaintes qu'on lui en fasse.
« Mais il faut entendre que toute la cargaison de ce
« navire, ou la majeure partie, appartient à des
« ennemis.

« Si le navire appartient à des ennemis et sa car-
« gaison à des amis, les marchands qui s'y trouvent
« à qui la cargaison appartiendra en tout ou en
« partie, doivent s'accorder avec l'amiral pour ra-
« cheter à un prix convenable et comme ils pour-
« ront, ce navire qui est de bonne prise, et il doit
« leur offrir une composition ou pacte raisonnable,
« sans leur faire supporter aucune injustice. Mais,
« si les marchands ne veulent pas faire un accord
« avec l'amiral, celui-ci a le droit d'amariner le
« navire et de l'envoyer au lieu où lui-même aura
« armé, et les marchands sont obligés de payer le

« fret de ce navire, de même que s'il avait porté
« leur cargaison au lieu pour lequel elle était des-
« tinée, et rien de plus.

« Si, par événement, les marchands éprouvent
« quelque lésion en raison de la violence que l'ami-
« ral leur aura faite, celui-ci ne doit leur répondre
« de rien, puisqu'ils n'ont pas voulu faire d'accord
« avec lui pour le rachat de ce navire qui était de
« bonne prise; encore par une autre raison, parce
« que souvent le navire vaut plus que les marchan-
« dises qu'il porte.

« Mais cependant, si les marchands ont annoncé
« le désir de faire un accord, comme il est déjà dit
« ci-dessus, et que l'amiral s'y soit refusé par or-
« gueil ou par esprit de jactance, et, comme il a
« été dit, emmène avec les marchands la cargaison
« sur laquelle il n'avait aucun droit, ceux-ci ne sont
« pas obligés de payer de fret, en tout ni en partie,
« à cet amiral: au contraire, il est obligé de leur
« rendre et restituer tout le dommage qu'ils éprou-
« veront ou qu'ils auront possibilité d'éprouver
« par l'effet de cette violence.

« Mais, lorsque le navire armé se trouve avec le
« navire capturé en un lieu où les marchands ne
« pourraient pas réaliser l'accord qu'ils ont fait, si
« ces marchands sont des hommes connus, et tels
« qu'il n'y ait point à craindre l'inexécution de
« l'accord fait avec eux, l'amiral ne doit point leur
« faire violence; il est obligé de payer le dommage

« qu'ils souffriront ; mais si, par événement, les « marchands ne sont pas des gens connus, ou ne « peuvent pas payer le rachat, l'amiral peut agir « comme il a été dit (1). »

Cet article du *Consulat* prescrit donc l'observation des règles suivantes :

1° On a le droit d'arrêter un navire ami qui porte des marchandises ennemies et de confisquer ces marchandises, mais pas le navire.

Le patron du navire ami doit être payé du fret des marchandises confisquées comme s'il les avait transportées au port de leur première destination.

On peut exiger que le navire ami transporte lui-même la marchandise ennemie dans un lieu désigné, mais il doit être fait, avec le patron de ce navire, une convention dont les clauses le dédommagent de ce transport.

S'il n'a été fait à ce sujet aucune convention, le patron, lorsque son navire est arrivé dans le lieu où on l'a forcé d'aller décharger les marchandises confiscables, doit recevoir un prix de fret égal ou même supérieur à celui qui revient pour le voyage.

Dans le cas où la cargaison est, en tout ou en majeure partie, composée de marchandises ennemies, si le patron du navire arrêté refuse de transporter lui-même ces marchandises dans un port où

(1) PARDESSUS, t. 2, p. 303 à 307.

elles soient en sûreté pour le capteur, on a le droit de couler à fond le navire en sauvant son équipage.

2° Les marchandises appartenant à un ami, chargées dans un vaisseau ennemi capturé, ne sont pas confiscables.

Le capteur du navire ennemi doit même consentir à toute transaction proposée par les propriétaires des marchandises amies dans le but de racheter le navire à un prix raisonnable.

Si les propriétaires refusent de racheter le navire, il doit être amariné et conduit comme de bonne prise dans un port du capteur; là les marchandises doivent être restituées, mais le fret doit en être payé au capteur comme si elles avaient été transportées au lieu de première destination.

Si c'est le capteur qui a refusé de faire une transaction, il ne lui est dû aucun fret pour les marchandises sur lesquelles il n'avait aucun droit, au contraire ceux à qui appartiennent ces marchandises, en même temps que restitution leur en est faite, doivent être indemnisés des dommages résultant pour eux de l'interruption du voyage.

En résumé ces règles sanctionnent dans toute sa rigueur le droit de s'emparer de la propriété ennemie, mais aussi elles consacrent le respect absolu de la propriété neutre.

Il nous paraît certain qu'elles furent observées en France, au moins en ce qu'elles consacraient de plus important, jusque vers le milieu du XVI[e] siècle.

Nous en voyons la preuve dans les termes mêmes de l'édit sur l'amirauté, du mois de mars 1584, rendu par Henri III, édit dont l'article 69, conçu ainsi qu'il suit, substitue à ces règles des règles qui y sont en partie opposées (1).

« Item et pour ce que par cydevant, soubs cou-
« leur des pratiques et intelligences que ont aucuns
« de nos alliez et confédérez avec nos ennemis,
« lorsqu'il y avoit aucune prise faicte sur mer par
« nos subjects, plusieurs procez se suscitoyent par
« nosdicts alliez voulant dire que les biens pris en
« guerre leur appartiennent soubs umbre de quel-
« que part et portions qu'ils auoyent auec nosdicts
« ennemis, dont se sont ensuiuies grosses condem-
« nations à l'encontre de nosdicts subjects, au
« moyen de quoy ieulx nos subjects ont depuis
« craint esquiper navires en guerre pour nous
« faire service et endommaiger nosdicts ennemis,
« nous, pour remédier à telles fraudes et afin que
« nosdicts subjects reprennent leur courage, et
« ayent meilleur desir et occasion d'esquiper na-
« vires en guerre par mer, auons voulu et ordonné,
« voulons et ordonnons, que si les nauires de nos-
« dits subjects font, en temps de guerre, prises par
« mer d'aucuns nauires appartenant à aultres nos
« subjects ou à nos alliez, confédérez ou amis,

(1) Cet article reproduit l'art. 42 de l'édit de 1543.

« esquels y ait biens, marchandises, ou gens de nos « ennemis, ou bien aussi nauires de nosdicts enne- « mis, esquels y ait personnes, marchandises ou « aultres biens de nosdicts subjects, alliez, confé- « dérez et alliez fussent personniers en quelque por- « tion, que le tout soit déclaré de bonne prise et « dès à présent comme pour lors, auons ainsi dé- « claré et déclarons par ces présentes, comme si le « tout appartenait à nosdicts ennemis. Mais pour- « ront nosdicts alliez et confédérez faire leur trafic « par mer, dedans navires qui soient de leur obéis- « sance et subiection et par leurs gens et subjects « sans y accueillir nos ennemis et adversaires, les- « quels biens et marchandises ainsi chargées, ils « pourront mener et conduire où bon leur sem- « blera, pourueu que ce ne soient munitions de « guerre, dont-ils voulussent fortifier nosdicts en- « nemis, au quel cas nous avons permis et permet- « tons à nosdicts subjects les prendre et amener en « nos ports et hâvres, et les dictes munitions retenir « selon l'estimation raisonnable qui en sera faicte « par nostredict amiral ou sondict lieutenant (1). »

Comme on le voit, cet article, contrairement au *Consulat de la mer*, prononce formellement la confiscation des marchandises neutres chargées sur un navire ennemi; il prononce aussi la confiscation

---

(1) PARDESSUS, t. 4, p. 316.

des marchandises ennemies trouvées à bord d'un navire neutre ; et sur ce point il est conforme à la règle du *Consulat*. Mais il ne résulte pas très clairement des termes de sa rédaction, qu'il outrepassât cette dernière règle en ordonnant la confiscation du navire neutre lui-même par cela seul qu'il était chargé d'effets ennemis. On a varié sur l'interprétation à donner. Suivant celle qu'en fait Cleirac dans son traité sur la Juridiction de la marine, le navire n'était pas confiscable. L'article 25 de ce traité est en effet conçu ainsi qu'il suit : « Marchandise des ennemis trouvées en navire d'amis, ou au-contraire marchandises d'amis en navires d'ennemis, estant prins seront déclarez de bonne prise ; mais pourront les alliez et amis faire trafic en leurs vaisseaux par gens qui sont de leur subjection, et porter leurs marchandises où bon leur semblera, pourueu que ce ne soit munition de guerre. »

Quant aux marchandises neutres trouvées à bord d'un navire ennemi capturé, l'article 6 de la déclaration du roi du 1er février 1650 remit en vigueur la maxime du *Consulat de la mer*, en ordonnant, contrairement à l'article ci-dessus, la restitution de ces marchandises (1).

---

(1) Art. 6. « Si aucune prise avait été faite par aucuns capitaines nos sujets, avec commission ou sans commission de nous et de la reine régente notre très honorée dame et mère, les procédures

Tel était, en France, l'état des choses lorsque fut rendue la célèbre ordonnance de 1681, monument admirable de législation maritime que tous les peuples ont pris pour modèle en plusieurs points. Louis XIV, en publiant cette ordonnance, n'avait pas la prétention de donner des lois à l'Europe ; il voulut mettre en ordre et rassembler en corps de lois obligatoires pour ses sujets, les principes du droit maritime tels qu'ils étaient entendus et reçus en France (1). Aussi les rédacteurs de ce beau Code, tout en recueillant et consultant avec soin les vieilles coutumes internationales et les vieux règlements relatifs au commerce maritime, durent-ils reproduire aussi les édits et ordonnances sur la matière, rendus par les anciens rois de France.

Dans la partie de l'ordonnance de 1681 relative aux prises se trouve l'article suivant : « Tous navires qui se trouveront chargés d'effets appartenant à nos ennemis, et les marchandises de nos sujets ou

---

en seront faites par nos officiers de l'amirauté du port où elle arrivera, et envoyées à ladite dame reine notre mère, pour être jugées en la manière accoutumée, et les marchandises qui se trouveront appartenir à nos amis, alliés et sujets rendues et restituées, et les autres appartenant à nos ennemis confisquées et adjugées à qui il appartiendra, suivant la rigueur de nos ordonnances. » (VALIN, *Traité des Prises*, pièces justificatives, p. 7.)

(1) WHEATON, *Histoire des Progrès du droit des Gens*, p. 58 et 59.

alliés qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise (1). »

C'était consacrer de nouveau, contrairement aux maximes du *Consulat*, le principe que le pavillon ennemi rend ennemie la marchandise neutre; d'autre part c'était se conformer au *Consulat* d'après lequel le pavillon neutre ne couvre pas la marchandise ennemie, mais c'était outrer ce dernier principe puisqu'on déclarait confiscable le navire même quoique neutre.

Mais Louis XIV, en agissant ainsi, n'agissait pas au mépris des traités, comme le prétend M. Schœll, et après lui M. le comte Lucchesi Palli (1), il agissait en conformité des ordonnances de François 1er et d'Henri III; quant au traité, nous verrons plus bas que la France s'était engagée à établir en faveur de deux puissances quelques modifications aux prescriptions de ces ordonnances : ces traités exceptionnels continuèrent d'être fidèlement exécutés et ne la liaient nullement envers les autres états. Toutefois, ceux qui interprètent les ordonnances de 1543 et 1584 comme ne prononçant pas la confiscation du navire neutre chargé d'effets ennemis, peuvent dire que Louis XIV alla plus loin que les rois ses prédécesseurs, en ordonnant aussi cette confiscation.

---

(1) Liv. 3. tit. 9, art. 7.

(2) Schoell, *Histoire des Traités*, t. 4, p. 20. — Lucchesi-Palli, *Principes du droit public maritime*, p. 60.

Cependant, tel était encore l'empire de la coutume que, même après l'ordonnance de 1681 et sous le règne de Louis XIV, il arrivait souvent que les tribunaux des prises, se contentant de prononcer la confiscation des effets ennemis, ordonnaient la restitution des navires neutres à bord desquels ces effets avaient été pris. C'est ce que montre clairement un arrêt du conseil d'état du 26 octobre 1692, qui ordonne : « que l'article 7 de l'ordonnance de 1681, au titre des prises, soit exécuté selon sa forme et teneur, sans aucune distinction, modification ni restriction, sinon ès cas auxquels Sa Majesté y a pourvu par des ordres particuliers (1). »

Quelques années après cet arrêt, en 1704, un règlement royal ordonna de nouveau l'exécution rigoureuse de l'ordonnance de 1681 (2).

Sous le règne de Louis XV, un règlement, en date

(1) « Le roi étant informé que quoique par les anciennes et nouvelles ordonnances, et nommément celle de 1681 sur la marine, article 7, titre des prises, il soit expressément porté que les vaisseaux des sujets ou alliés de Sa Majesté, où il se trouvera quelques effets appartenant à ses ennemis, seront déclarés de bonne prise, aussi bien que les marchandises de sesdits sujets ou alliés, qui se trouveront chargées sur des vaisseaux ennemis, on a prétendu apporter à cette disposition des modifications contraires à l'intention de Sa Majesté ; que même il aurait été donné mainlevée de quelques vaisseaux chargés de marchandises ennemies, sous prétexte qu'il y avait lieu de s'éloigner en certains cas de l'exacte observation de cet article. (VALIN..., etc. *Traité des Prises*, pièces justificatives, p. 35.)

(2) VALIN, *Traité des Prises*, pièces justificatives, p. 85 à 88.

du 21 octobre 1744, prescrivit aussi, dans son article 5, la confiscation des marchandises ennemies chargées sur des navires neutres; mais il revint à la règle du *Consulat* en ordonnant que les navires fussent relâchés.

Suivant Valin, l'article 7 de l'ordonnance de 1681, titre des prises, n'était pas modifié par ce dernier règlement et devait continuer à avoir force de loi; « parce que, dit cet écrivain, ce nouvel arrangement n'a été pris que relativement aux traités conclus avec quelques puissances amies ou neutres, et que cela peut changer dans la suite ; il ne faut pas perdre de vue le principe établi par notre article, suivant lequel, dès qu'il y a des effets ennemis dans un navire, tout est sujet à confiscation. »

Le même auteur ajoute un peu plus bas : « Il est pourtant vrai que cette jurisprudence, qui soumet tout à la confiscation dès qu'il y a des effets ennemis chargés dans le navire, nous est particulière et à l'Espagne, et qu'ailleurs il n'y a que les marchandises de l'ennemi qui soient de bonne prise. L'usage est même, en quelques pays, d'en payer le fret au capitaine du navire ami ou neutre, suivant l'article 275 du *Consulat de la mer*, excepté lorsqu'il s'agit de marchandises de contrebande, auquel cas la confiscation est inévitable, tant du navire que de toutes les marchandises dont il est chargé (1). »

(1) VALIN, *Traité des Prises*, ch. 5, sect. 5, p. 63.

Il est à remarquer que ce règlement de 1744, tout en introduisant cette modification conforme à l'équité, consacrait en même temps des dispositions défavorables aux neutres, en ordonnant que l'on confiscât, à bord de leurs navires, non-seulement les marchandises appartenant réellement aux ennemis, mais encore, dans certains cas, les marchandises propriété des neutres, mais qui provenaient du crû ou de la fabrique des ennemis. Ces dispositions étaient du reste déjà contenues dans le règlement de 1704 (1).

Enfin sous le règne de Louis XVI, le règlement du 26 juillet 1778, concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre, vint sanctionner implicitement la maxime que le pavillon neutre neutralise la marchandise ennemie, mais il maintint cette autre maxime, que le pavillon ennemi rend la marchandise neutre ennemie (2). Depuis cette époque, la France a toujours guidé sa conduite à l'égard des neutres conformément à ces deux maximes réunies, à part quelques exceptions temporaires à titre de représailles, provoquées dans ses guerres avec l'Angleterre par la conduite opposée de son ennemi.

Les discussions diplomatiques qui eurent lieu dans le milieu du XVIIIe siècle, entre les gouverne-

(1) VALIN, *Traité des Prises*, pièces justificatives, p. 318.
(2) Voir ce règlement dans LAMPREDI, p. 223.

ments de Prusse et d'Angleterre, au sujet du commerce des neutres, nous apprennent quels étaient les principes suivis à cette époque, par chacun de ces gouvernements.

La guerre ayant éclaté en 1744, entre la Grande-Bretagne d'une part, et la France et l'Espagne de l'autre, le roi de Prusse, pour assurer le commerce de ses sujets, ordonna au baron Andrié, son ministre à la cour de Londres, de demander, entre autres informations, auprès du ministère britannique :

1° Quels étaient les principes que le gouvernement anglais adopterait pendant la guerre, à l'égard des vaisseaux neutres, et notamment à l'égard de ceux appartenant aux sujets de Sa Majesté.

Il convenait apparemment à l'Angleterre de ne s'expliquer que vaguement sur cette importante question. Lord Carteret, secrétaire d'état pour les affaires étrangères de S. M. Britannique, auquel le baron Andrié demanda une déclaration par écrit, répondit à deux reprises différentes que ce n'était pas l'usage en Angleterre de faire de pareilles déclarations par écrit; et il se borna à assurer d'une manière générale, que le pavillon prussien serait respecté sur le même pied que l'était celui de toutes les autres puissances alliées de l'Angleterre, à l'exception des vaisseaux qui seraient trouvés portant des munitions de guerre aux ennemis de la Grande-Bretagne.

En 1747, M. Michell, secrétaire de l'ambassade

de Prusse à Londres, ayant adressé au cabinet anglais des représentations au sujet de plusieurs navires prussiens, saisis et conduits dans les ports d'Angleterre et condamnés par les tribunaux d'amirauté, reçut de lord Chesterfield une lettre dans laquelle il était dit entre autres choses : « que S. M. Britannique ne faisait nulle difficulté de déclarer qu'elle n'a jamais eu l'intention, ni ne l'aura jamais, de donner le moindre empêchement à la navigation des sujets prussiens, tant qu'ils auront soin d'exercer leur commerce d'une manière licite, et conformément à l'ancien usage établi et reconnu par les puissances neutres. » En évitant ainsi de se prononcer clairement, l'Angleterre se réservait la faculté de définir plus tard, selon ses intérêts, ce qu'elle entendait par commerce licite. Les déprédations des armateurs anglais contre les neutres continuèrent effectivement, à tel point, qu'à la fin de l'année 1748, ils avaient capturé, sous divers prétextes, et emmené dans les ports de la Grande-Bretagne plusieurs navires prussiens et un grand nombre d'autres navires danois, suédois, hollandais et hambourgeois, tous neutres, frétés ou en entier ou en partie par des sujets prussiens.

Le roi de Prusse, après avoir inutilement demandé et tenté la réparation à l'amiable des torts éprouvés par ses sujets, saisit l'occasion qui se présenta en 1751 de se faire justice lui-même, en mettant arrêt, à titre de représailles, sur des capitaux hypothéqués

sur la Silésie au profit de quelques négociants anglais. Une commission composée de savants jurisconsultes et de ministres prussiens fut nommée pour juger entre les sujets lésés et les armateurs anglais.

Un exposé des motifs, rédigé par cette commission, fut remis à la cour britannique et communiqué à ses ministres dans les cours étrangères. On trouve dans ce document l'exposition des principes admis par la Prusse sur plusieurs points importants du droit des gens.

Au sujet de la question qui nous occupe, il y est établi : que les armateurs anglais n'ont pas été en droit d'arrêter en pleine mer les vaisseaux prussiens, sous le prétexte qu'il s'y trouvait des marchandises appartenant aux ennemis de la nation britannique ; qu'ils n'ont pas été en droit de les conduire dans les ports anglais et de retarder par là le cours de leur navigation;

Que lesdits armateurs n'ont pas été en droit d'arrêter en pleine mer d'autres vaisseaux neutres, comme étaient ceux de Suède, de Hollande, de Danemarck, de Hambourg, etc., frétés en tout ou en partie par des sujets prussiens, de les conduire en Angleterre, de les y détenir des années entières, et de troubler de cette manière le commerce des sujets prussiens.

Le 18 janvier 1753, il fut répondu par les ministres et les légistes anglais, au nom de leur gouvernement, que suivant le droit des gens :

Les effets d'un ennemi peuvent être saisis, quoiqu'à bord d'un vaisseau ami ;

Que les effets d'un ami doivent être rendus, quoique trouvés à bord d'un vaisseau ennemi.

Ces ministres et ces légistes, par l'examen des faits, prétendaient prouver que les armateurs anglais avaient agi conformément à ces deux principes.

La commission prussienne établit, dans sa réplique : que, nonobstant tout ce qui peut avoir été pratiqué de contraire parmi certaines nations, et dans des siècles où l'utilité générale de la liberté du commerce n'a pas été entendue, c'est constamment une maxime du droit des gens, que le vaisseau libre rend la marchandise libre, et que tous les effets trouvés sur un vaisseau ennemi sont de bonne prise.

Elle prouva que l'Angleterre avait agi, pendant la guerre, tantôt d'une manière, tantôt d'une autre, selon qu'il convenait le mieux aux intérêts de ses armateurs.

« Car, disait-elle, quand on trouvait sur des bords neutres des effets qu'on pouvait soupçonner tant soit peu d'appartenir à l'ennemi, on n'hésitait point à les déclarer de bonne prise, à moins qu'on ne prouvât clairement qu'ils appartenaient à quelque ami. On déclara la même chose à l'égard de tous les effets trouvés sur des vaisseaux ennemis, quoiqu'on se fût offert de prouver que les effets en

question appartenaient réellement à des amis, et même à des Anglais (1). »

Cette affaire, connue sous le nom d'affaire de l'emprunt silésien, se termina par la levée de l'arrêt mis sur la dette de Silésie, moyennant le paiement de 20,000 livres sterling fait à la Prusse par l'Angleterre. Elle démontre que, dès le milieu du XVIII[e] siècle, la Prusse avait adopté les maximes réunies de « navire libre, marchandises libres, » et « navire ennemi, marchandises ennemies. » Elle démontre aussi que le gouvernement anglais assujettissait à la confiscation les marchandises d'un ennemi à bord d'un navire ami; qu'il admettait en même temps, en principe, la liberté pour les neutres de charger leurs marchandises *innocentes* sur un navire ennemi; mais que dans l'application, ce gouvernement n'agissait pas toujours conformément aux dispositions du *Consulat de la mer*, parce qu'il restreignait, selon son bon plaisir et selon son intérêt, le cercle de ces marchandises innocentes.

Droit conventionnel et historique des traités.

On voit par les détails précédents, combien il importe aux états de ne pas laisser dans le vague des principes généraux, ni dans la mobilité ou l'incertitude des coutumes, l'importante question de la liberté du commerce des neutres; combien, pour

(1) CHARLES DE MARTENS, *Causes célèbres du droit des Gens*, t. 2, cause première.

couper court aux dissidences nombreuses et essentielles qu'amènent inévitablement, même en partant de ces mêmes principes, les diverses interprétations suggérées par des intérêts opposés, il est nécessaire de fixer d'un commun accord des règles positives qui fassent loi entre les contractants, ou, en d'autres termes, d'établir sur ce point un droit conventionnel positif. Depuis les premières années du XVIIe siècle jusqu'à nos jours, beaucoup de traités publics ont été conclus dans ce but. C'est de l'examen attentif et de la confrontation de ces traités qu'on peut déduire les règles les plus habituellement suivies.

Avant de nous livrer à cet examen, mentionnons une observation essentielle faite par le publiciste américain dont nous invoquons si souvent l'autorité :

« Les deux maximes : « navire libre, marchandises libres » (*free ships, free goods*) et « navire ennemi, marchandises ennemies »(*enemy ships, enemy goods*), peuvent être unies ensemble comme concessions réciproques des neutres et des belligérants ; et, en fait, elles l'ont été, la plupart du temps, dans divers traités, dans le but de simplifier les informations judiciaires sur la propriété du navire et de sa cargaison, en faisant tout dépendre de la simple question de la nationalité du navire. Cependant ces deux maximes ne sont pas inséparables. L'adoption de la règle qu'un navire neutre neutralise sa cargaison, est une concession faite aux neutres par les

belligérants. D'un autre côté la stipulation qui soumet à la confiscation, comme prise de guerre, la propriété neutre chargée à bord d'un navire ennemi, est une concession faite aux belligérants par les neutres ; mais ni la raison ni l'usage ne rendent ces deux concessions tellement indissolubles que l'une ne puisse avoir lieu sans l'autre (1). »

Dans l'aperçu historique qui va suivre sur les traités publics dont les clauses font mention de la conduite à tenir à l'égard des biens neutres chargés sur les navires ennemis ou à l'égard des biens ennemis chargés sur les navires neutres, nous croyons inutile de remonter à une époque antérieure à celle où le droit conventionnnel européen a commencé d'acquérir assez d'autorité pour pouvoir être invoqué concurremment avec le droit coutumier. Laissant donc de côté les conventions, du reste en très petit nombre, qui ont été conclues aux 13e, 14e, 15e et 16e siècles (2),

---

(1) Wheaton, *Elem. of internat. law.* (Vol. 2, p. 164 et 166.)

(2) On trouve quelques-uns de ces traités dans l'ouvrage intitulé *la Liberté de la navigation et du commerce des nations neutres pendant la guerre.* Le plus ancien est celui de 1294, entre le Portugal et l'Angleterre sous le règne d'Edward Ier. A l'exception d'un seul, tous exemptent de la confiscation les biens neutres dans un navire ennemi, et considèrent comme de bonne prise les biens ennemis quoique chargés sur un navire neutre. Ils suivent donc sur ce point les règles du *Consulat de la mer.* — L'exception signalée est celle du traité de 1468, entre Edward IV, roi d'Angleterre, et François, duc de Bretagne, dans lequel les parties contractantes conviennent, « que si les gens du pays de Bretagne mettaient leurs personnes, biens ou marchandises en navires d'ennemis du roi

nous passerons de suite à celles qui datent du 17e.

Dans la capitulation de 1604, accordée par la Sublime Porte à la France, il est convenu que le pavillon français doit rendre libres les marchandises ennemies. En 1612, le sultan Achmet 1er concéda le même privilége aux Hollandais. Quoique ces capitulations de la Porte, ainsi que le fait remarquer M. de Flassan dans son *Histoire de la Diplomatie française*, ne soient pas à proprement parler des traités, cependant elles ne doivent pas être passées sous silence. En vertu du principe de réciprocité, nul doute que le pavillon turc ne dût aussi couvrir la cargaison ennemie. La maxime, « navire libre, marchandises libres » faisait donc règle entre la France, la Porte et la Hollande, malgré tout usage contraire.

Le 18 avril 1646, la France et la Hollande conclurent un traité dans lequel il est dit, à l'art. 1er : « En attendant qu'on ait fait un bon règlement, on « sursoiera pendant quatre années, à l'égard des « sujets des Sieurs Etats-Généraux, à l'exécution des « articles de l'ordonnance du roi Henri III, de 1584, « portant que les marchandises appartenant aux « ennemis donnent lieu à la confiscation de celles « des amis ; en telle sorte que les navires qui trafi- « queraient avec la patente de l'amiral des Provin-

d'Angleterre, non-ayant sauf-conduit de lui, ni étant en trève avec lui, les Anglais les pourraient prendre et acquérir ; ce qui serait aussi dans des cas semblables permis aux Bretons envers les Anglais. »

« ces-Unies, seront libres et rendront aussi toute « leur charge libre, bien qu'il y eût dedans de la « marchandise, même des grains et légumes, appar- « tenant aux ennemis ; sauf et excepté toutefois les « marchandises de contrebande de guerre (1). »

Les Etats-Généraux, dont la marine marchande faisait à cette époque un grand commerce de fret, avaient le plus grand intérêt à faire adopter le principe reconnu par cet article ; aussi, à l'expiration des quatre années stipulées, négocièrent-ils pour obtenir de nouveau qu'il fût établi en leur faveur. La France n'était pas disposée à l'adopter dans son entier ; mais elle offrait de se borner à confisquer les marchandises ennemies en relâchant les navires hollandais à bord desquels il en serait trouvé, ainsi que le reste de leur cargaison.

Le 26 décembre 1653 l'ambassadeur hollandais à Paris, M. Boreel, écrivait à Jean de Witt :

« On tient ici pour maxime favorable à leurs in- « térêts, que leurs ennemis ne doivent recevoir ni « défense ni service des sujets de leurs H. H. P. P. en « transportant de chez eux quelques marchandises « ou commoditez ou d'autres qui seroient pour le « compte desdits ennemis, sous peine, au cas qu'ils « les trouvent dans les bâtiments hollandois, qu'elles « seront de bonne prise, qu'on les pourra enlever

(1) D'Hauterive, *Recueil*, part. 1, t. 2, p. 255.

« desdits bâtiments et les confisquer, se désistant « ainsi de la loi qu'ils soutenoient auparavant et des « ordonnances de François Ier et de Henri III, en « sorte qu'à l'avenir les bâtiments hollandois, leur « charge de marchandises neutres ou à eux appar- « tenant, ne seront pas confisqués et que dès à pré- « sent cessera la règle observée jusqu'à présent qui « dit que *la robe d'ennemi confisque celle d'ami.*

« MM. Les commissaires disent aussi que c'est là « le véritable sens des articles du traité provisionnel « de marine fait en 1646 et présentement expiré; et « que présentement au lieu de quatre ans ils déro- « geront pour toujours à cette loi (autant qu'il est dit « ci-dessus) en faveur des sujets de leurs H. H. P. P. « et non d'aucune autre nation, en sorte que toutes « ces autres nations seroïent sujettes ici en France « à cette ancienne loi. Jusqu'à présent j'ai tout mis « en œuvre, mais inutilement, pour obtenir que « *bâtiment franc affranchissoit sa cargaison* (1). »

Le même ambassadeur écrivait encore de Paris, le 11 décembre 1654 : « Leurs H. H. P. P. m'ont « écrit le 26 novembre dernier que je devois faire « les plus grandes instances pour obtenir l'abolition « de l'injuste loi, *que la robe d'ennemi confisque* « *celle d'ami.* Permettez-moi de vous dire que cela « est impossible, si l'on ne conclut auparavant

(1) Lettres et négociations de M. Jean de Witt, t. 1, p. 105.

« une bonne alliance avec cette couronne (1). »

Et le 14 juillet 1656 : « L'on continue ici à dresser « des projets de règlements plus désavantageux « pour les sujets de leurs H. H. P. P. et des autres « puissances étrangères, que les ordonnances mêmes « de François Ier et de Henri III, lorsqu'il s'agira de « réclamer les vaisseaux et effets pris (2). »

Nous avons cité textuellement ces passages des dépêches de l'ambassadeur hollandais, parce qu'ils font voir, suivant nous, qu'on interprétait l'article 69 de l'ordonnance de Henri III, de telle manière que, le plus souvent, on ne se bornait pas à confisquer les marchandises ennemies à bord d'un navire neutre, mais que l'on confisquait en même temps le reste de la cargaison et même le navire.

La France et la Hollande adoptèrent enfin entre elles la règle « navire libre, marchandises libres, » dans le traité de commerce qu'elles conclurent le 17 avril 1662, et elles convinrent en même temps que la cargaison neutre d'un navire ennemi est confiscable avec le navire.

L'article 35 de ce traité est conçu ainsi qu'il suit :

« Il a été en outre accordé et convenu que tout « ce qui se trouvera chargé par les sujets de S. M. « en un navire des ennemis desdits seigneurs états, « bien que ce ne fût marchandise de contrebande,

(1) Lettres et négociations de Jean de Vitt, t. 1, p. 287.
(2) *Ibid.*, t. 1. p. 462.

« sera confisqué avec tout ce qui se trouvera audit « navire, sans exception ni réserve ; mais d'ailleurs « aussi sera libre et affranchi tout ce qui sera et se « trouvera dans les navires appartenant aux sujets « du roi très chrétien, encore que la charge ou « partie d'icelle fût aux ennemis desdits seigneurs « états, sauf les marchandises de contrebande (1). »

Les deux règles : « navire libre, marchandises libres » et « navire ennemi, marchandises ennemies » ont été aussi adoptées au XVII[e] siècle dans les traités suivants conclus en :

1650 entre l'Espagne et la Hollande (2); — 1654 entre la Grande-Bretagne et le Portugal (3);—1659 entre la France et l'Espagne, à la paix des Pyrénées (4);—1663 entre la France et le Danemarck (5); — 1665 entre la Grande-Bretagne et l'Espagne (6); — 1667, 1674, 1688, entre la Grande-Bretagne et la Hollande (7);—1672 entre la France et la Suède (8);

(1) D'Hauterive, *Recueil,* etc., part. 1, t. 2, p. 270.

(2) D'Hauterive, part. 2, t. 3, p. 18.

(3) *Ibidem,* part. 2, t. 4, p. 97. (La stipulation contenue dans ce traité, dit M. Wheaton, *Histoire des Progrès du droit des Gens,* p. 71, continua à former le droit conventionnel entre les deux nations jusqu'à la révision du traité de 1810, qui l'a omis pour la première fois.)

(4) Dumont, t. 6, p. 267.

(5) D'Hauterive, part. 1, t. 1, p. 279.

(6) *Ibidem,* part. 2, t, 2, p. 394.

(7) *Ibidem,* part. 2, t. 4.

(8) Dumont, t. 7, p. 166.

—1667, 1675 entre la Suède et la Hollande (1); — 1677 entre la Grande-Bretagne, sous Charles II, et la France (2); — 1678, 1697 entre la France et la Hollande (3); — 1661 entre la Hollande et le Portugal (4).

Le traité de 1655 entre la France et la Grande-Bretagne, au temps du protecteur Cromwell, stipule aussi, article 15, que la marchandise ennemie sera libre sous le pavillon de chacun des contractants, mais il ne s'explique pas clairement au sujet de la marchandise neutre chargée à bord d'un navire ennemi (5).

Le traité du 23 mai 1667, article 26, entre l'Espagne et la Grande-Bretagne adopte la règle: « navire ennemi, marchandises ennemies; » mais dans ce traité il n'est pas fait mention expresse de l'autre règle corrélative; le droit des neutres de commercer avec l'ennemi y est seulement stipulé en termes généraux (6).

Au contraire, par le traité de 1670, article 20, entre la Suède et le Danemark, on adopta l'ancienne règle du Consulat de la mer, d'après laquelle les

(1) Dumont, t. 7, p. 38 et 317.
(2) D'Hauterive, part. 1, t. 2, p. 28.
(3) *Ibidem*, part. 1, t. 2, p. 287 et 309.
(4) *Ibidem*, part. 2, t. 4, p. 485.
(5) *Ibidem*, part. 1, t. 2, p. 15.
(6) *Ibidem*, part. 2, p. 414 et 416.

effets neutres chargés sur un vaisseau ennemi sont déclarés libres, et les effets ennemis chargés sur un vaisseau ami sont assujettis à la saisie et à la confiscation. Les mêmes maximes furent adoptées par les traités conclus entre l'Angleterre et la Suède en 1661, 1666 et 1670; et par celui de 1670, article 20, entre l'Angleterre et le Danemarck (1).

Le traité de commerce du 10 mai 1655, entre la France et les villes Anséatiques, adoptait la règle de, « navire libre, marchandises libres, » sans l'associer avec celle de « navire ennemi, marchandises ennemies; » il ordonnait au contraire que les marchandises appartenant aux sujets desdites villes, leur seraient rendues quoique chargées sur des navires ennemis (2).

Tels sont les traités les plus importants du XVII[e] siècle, dans lesquels les parties contractantes se prononcent formellement pour ou contre les maximes en question. Nous n'avons mentionné que ceux-là, sans nous occuper de plusieurs autres qui stipulent en termes généraux la liberté du commerce et de la navigation des neutres, parce que cette stipulation vague laissait à chaque puissance la possibilité d'interprétation suivant ses intérêts.

La tendance qu'on remarque dans le droit con-

---

(1) WHEATON, *Histoire*, etc., p. 73 et 74.

(2) DUMONT, *Corps universel diplomatique*, t. 6, part. 2, p. 103. —FLASSAN, *Histoire de la diplomatie française*, t. 3, p. 194 et 195.

ventionnel du XVII[e] siècle, en faveur de l'adoption générale du principe en vertu duquel le sort de la cargaison est lié au sort du navire qui la porte, est devenue plus manifeste dans le cours du XVIII[e] siècle.

Les divers traités de paix conclus à Utrecht en 1713, qui ont longtemps constitué le droit conventionnel de l'Europe et réglé les rapports des principaux états (1), furent immédiatement suivis de traités séparés de navigation et de commerce entre l'Angleterre et la France, entre l'Angleterre et la Hollande et entre la France et la Hollande.

Ces traités de commerce contiennent, en faveur des droits maritimes des neutres, des stipulations qu'un ministre français considérait encore, en 1812, comme formant la loi commune des nations (2).

Les deux règles de « navire libre, marchandises libres, » et de « navire ennemi, marchandises ennemies » y sont adoptées.

Dans le traité de commerce du 9 décembre 1713, entre l'Espagne et l'Angleterre, il n'est rien dit à ce sujet.

Malgré cette adoption solennelle par trois grandes

---

(1) FLASSAN, *Histoire de la Diplomatie française,* 2[e] édit., t. 4, p. 343.

(2) « Sire, les droits maritimes des neutres ont été réglés so« lennellement par le traité d'Utrecht, devenu la loi commune des « nations. » (Rapp. du duc de Bassano à S. M. l'empereur et roi. *Moniteur universel* du 16 mars 1812.)

puissances maritimes, peu d'années après, la France, sous la régence du duc d'Orléans, en 1716, conclut avec les villes anséatiques un traité de commerce dont l'art. 22 porte : « Les vaisseaux des « villes anséatiques, sur lesquels il se trouvera des « marchandises appartenant aux ennemis de S. « M., ne pourront être retenus, amenés, ni confis« qués, non plus que le reste de leur cargaison, « mais seulement lesdites marchandises appartenant « aux ennemis de S. M. seront confisquées, « de même que celles qui seront de contrebande : « S. M., dérogeant à cet égard à tous usages et or« donnances à ce contraires et même à celles des « années 1543, 1584 et 1681, qui portent que la « *robe ennemie confisque la marchandise et le vais*« *seau amis*. »

Et l'art. 24 : « Toutes les marchandises et effets « appartenant aux sujets des villes anséatiques, « trouvés dans un navire des ennemis de S. M. se« ront confisqués, quand même ils ne seraient pas « de contrebande (1). »

M. de Flassan dit que ces deux articles sont presque contradictoires, parce que l'art. 22 reconnaît que le pavillon ami n'est pas une garantie pour la

(1) FLASSAN, *Histoire de la Diplomatie française*, t. 4, p. 414 à 416.—F. SCHOELL, *Histoire des Traités*, t. 4, p. 26. —MARTENS, *Recueil*, t. 2, p. 33.

marchandise ennemie ; tandisque l'art. 24 prononce que le pavillon décide du sort de la marchandise, laquelle, quoiqu'amie, sera confisquée si elle est sous pavillon ennemi. Nous n'y voyons pas de contradiction; mais nous y voyons la preuve, fournie aussi par plusieurs autres traités, que le droit conventionnel n'a pas toujours rendu inséparables les deux maximes, « navire libre, marchandises libres, » et « navire ennemi, marchandises ennemies. »

Postérieurement à la paix d'Utrecht, furent conclus les traités suivants, établissant les mêmes règles que stipulaient ceux qui furent conclus à l'époque de cette paix :

En 1725, entre l'Autriche et l'Espagne ;—1739, entre la France et la Hollande ; — 1742, entre la France et le Danemarck.

Le traité d'Aix-la-Chapelle, de 1748, entre la France, l'Angleterre et la Hollande (art. 3), renouvelle dans des termes généraux les traités d'Utrecht. Le traité de Paris, de 1763 (art. 2), entre la France, l'Angleterre et l'Espagne, auquel le Portugal a accédé, renouvelle expressément ceux de paix et de commerce d'Utrecht de 1713 (1).

---

(1) La plupart des traités dont nous avons parlé jusqu'à présent, sont cités dans quelques-uns des ouvrages sur le droit maritime ; ils sont donnés textuellement dans les diverses collections diplomatiques. Nous nous sommes servi particulièrement de la Collection de Dumont et du Recueil de MM. d'Hauterive et de Cussy.

Il résulte de ces divers traités que, pendant la période du XVIIIe siècle qui vient de nous occuper, la plupart des états, et notamment les grandes puissances maritimes, firent entrer dans leur droit conventionnel la règle que le pavillon ami affranchit la cargaison ennemie.

Remarquons que cette stipulation, qui ne reçoit aucune application en un temps de paix générale, devient illusoire, entre les états qui l'ont consentie, pendant une guerre à laquelle tous ces états prennent part comme belligérants.

Ce fut ce qui arriva pendant la guerre maritime terminée par la paix d'Aix-la-Chapelle, en 1748 ; toutes les puissances maritimes parties contractantes aux traités d'Utrecht ayant pris part à cette guerre : « Les stipulations contenues dans ces « traités, dit M. Wheaton, dérogeant à la loi pré« existante, en faveur du commerce et de la navi-

---

Nous renvoyons à ce dernier recueil le lecteur désireux de vérifier par lui-même ; il devra, pour faciliter ses recherches, recourir à la *table raisonnée et analytique* récemment publiée. Cette table indique aux articles, *neutralité, armateurs, blocus, commerce, convois, contrebande de guerre, corsaires, délai après rupture, liberté de commerce, mer, territoire maritime, prises, visites*, etc., la date des traités ou actes qui ont rapport à ces différents sujets, ainsi que le tome du recueil et la page de ce tome où ils se trouvent.

Cette remarque s'applique à tous les traités que nous citerons dorénavant dans le cours de notre livre, sans indiquer la source où nous les aurons puisés.

« gation neutres, ne sont jamais devenues applica-
« bles entre les parties contractantes ; le *casus*
« *fœderis* portant que l'une ou plusieurs de ces
« puissances devaient rester en état de paix pen-
« dant que les autres étaient en état de guerre, ne
« s'étant pas présenté, l'avantage de ces stipulations
« ne fut pas étendu par elles aux nations qui res-
« tèrent neutres. Chaque état continuait à adhérer
« à ses propres interprétations du droit des gens
« comme la règle par laquelle il était guidé dans
« sa conduite envers les neutres. Les puissances
« maritimes qui avaient adopté les maximes du
« *Consulat de la mer*, relatives aux prises mariti-
« mes, continuèrent à être dirigées par ces max-
« imes, à l'exception des modifications introduites
« par des conventions particulières avec les puis-
« sances de la Baltique qui ont gardé la neutralité
« dans la guerre entre les nations du midi et de
« l'ouest de l'Europe (1). »

La déclaration de guerre de la France à la Hollande n'est, il est vrai, que du 17 avril 1747, mais depuis le 31 décembre 1745, la cour de Versailles, toujours plus mécontente des Etats-Généraux, avait ordonné la révocation du traité de commerce de 1739 (2). D'un autre côté, pendant la guerre de Sept-Ans, l'Angleterre n'ayant pu empêcher la Hol-

(1) *Hist. des Progrès du Droit des Gens*, p. 142.
(2) Flassan, *Hist. de la Diplom. franç.*, t. 5, p. 366, et t. 6, p. 62.

lande de rester neutre, refusa de continuer l'exécution des traités qu'elle avait avec cette république, par lesquels avait été stipulée la franchise de la marchandise ennemie sous pavillon neutre.

De telle sorte que cette stipulation resta en réalité sans application durant cette première partie du XVIIIe siècle, si ce n'est à l'égard des puissances de la Baltique.

Au commencement de la guerre de l'indépendance américaine, la législation française en matière de prises maritimes, reposait encore sur l'ordonnance du mois d'août 1681, modifiée par le règlement de 1744. Ainsi, à part les cas où elle était liée par des traités, la France suivait le principe qui prononce la confiscation des marchandises ennemies, chargées sur des navires neutres, sans confisquer aussi les navires.

Le traité de commerce du 6 février 1778 avec les États-Unis, posa comme règle entre les parties contractantes le principe opposé. Il est stipulé à l'article 23 de ce traité, « que les bâtiments libres « assureront également la liberté des marchandises, « et qu'on jugera libres toutes les choses qui se « trouveront à bord des navires appartenant aux « sujets de l'une des parties contractantes, quand « même le chargement ou partie d'icelui appartiendrait aux ennemis de l'une des deux. »

Par le règlement du 26 juillet de la même an-

née, déjà cité page 99, Louis XVI étendit le bénéfice de ces stipulations à tous les états neutres.

Le gouvernement anglais, loin d'adopter quelque mesure analogue, notifia au contraire aux Etats-Généraux de Hollande, le 17 avril 1780, un ordre du conseil, *order in council*, qui, sous le prétexte que cette république en désertant l'alliance qui subsistait depuis si longtemps entre elle et la Grande-Bretagne s'était mise au niveau des puissances neutres avec lesquelles cette dernière n'était liée par aucun traité, déclarait : « Les sujets des Provinces-Unies seront considérés dorénavant sur le pied de ceux des puissances neutres qui ne sont point privilégiées par des traités. S. M. suspend par ces présentes provisionnellement et jusqu'à nouvel ordre, toutes les stipulations particulières destinées à favoriser en temps de guerre la liberté de la navigation et du commerce des sujets des Etats-Généraux, telles qu'elles sont exprimées dans les différents traités qui subsistent entre S. M. et la république, et notamment dans le traité de marine conclu entre la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies, à Londres, le 1er décembre 1674. »

Un rescrit ajouté à cet ordre du conseil enjoignait à tous les commandants des vaisseaux de guerre anglais et à ceux de tous les navires munis de lettres de marque et de représailles « de saisir et de détenir tous navires et bâtiments, appartenant aux sujets des Etats-Généraux, ayant à bord quelques

effets appartenant aux ennemis de S. M... etc. (1)»

La France maintint néanmoins son règlement du 26 juillet 1778, quoiqu'elle se fût réservé le droit de le révoquer, si les puissances ennemies n'accordaient pas la réciproque dans le délai de six mois à partir de sa publication.

Une révocation, ou plus exactement une courte suspension temporaire de l'article 1er de ce règlement, avait eu lieu, toutefois, mais à l'égard des seuls Etats-Généraux de Hollande, en vertu d'un arrêt du conseil, en date du 14 janvier 1779, ordonnant « qu'à compter du 26 janvier prochain, le règlement de 1744 serait seul suivi dans tout ce qui concernait les difficultés élevées sur la navigation des Provinces-Unies. »

Cet arrêt du conseil fut rendu à la sollicitation du duc de la Vauguyon, ambassadeur de France en Hollande ; il eut pour effet d'amener cette dernière puissance à adopter, dans la guerre entre la France et l'Angleterre, une exacte neutralité. Il fut révoqué par un autre arrêt du conseil, en date du 22 avril 1780 (2). A part cette suspension de courte durée, du règlement de 1778, à l'égard de la Hollande seule, la marine française se conforma aux règles que prescrivait ce règlement en faveur des neutres, avec une exactitude applaudie de toute l'Europe (3).

---

(1) Martens, *Recueil.* — Ch. de Martens, *Nouv. Causes célèbres*, t. 1, p. 169.

(2) Flassan, *Hist. de la Diplomatie française*, t. 7, p. 288 à 294.

(3) On peut citer néanmoins un traité conclu en 1779 par la

Dans le mois de mars 1780, l'impératrice de Russie, Catherine II, fit remettre aux cours de Londres, de Versailles et de Madrid, de Stockholm et de Copenhague et peu après à toutes les autres puissances neutres, une déclaration datée du 28 février précédent, dans laquelle étaient proclamés les principes suivants en faveur des neutres :

1° Que tous les vaisseaux neutres pourront naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre ;

2° Que les marchandises appartenant aux sujets des puissances belligérantes, seront libres dans des vaisseaux neutres, excepté les marchandises de contrebande ;

3° Que l'impératrice, quant à la fixation de celles-ci, s'en tient à ce qui est énoncé dans les articles 10e et 11e de son traité de commerce avec la Grande-Bretagne, étendant ces obligations à toutes les puissances en guerre ;

4° Que pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accordera cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suf-

---

France avec le *Mecklembourg-Schwerin*, qui stipulait la confiscation des marchandises ennemies trouvées sur les navires mecklembourgeois. Cette stipulation n'eut plus d'effet et fit place à l'opposée, lors de l'adoption par la France des principes de la première neutralité armée.

fisamment proches, un danger évident d'entrer (1).

Cette déclaration fameuse, qui du reste garde le silence sur le sort de la marchandise neutre chargée dans un navire ennemi (2), confondit toute la politique de l'Angleterre et déjoua tous les projets de son ambassadeur à la cour de Russie, le chevalier Harris, depuis lord Malmesbury, qui intriguait au même moment auprès de l'impératrice, pour en obtenir un traité d'alliance conforme aux prétentions anglaises.

Il est prouvé aujourd'hui par la publication de mémoires authentiques, que cet acte de Catherine II, justement célèbre comme un des plus beaux titres de gloire de cette souveraine, est dû à la haute influence du comte de Panin, premier ministre russe. L'impératrice fut amenée presque malgré elle à y donner son adhésion. Le comte de Panin fut même obligé d'employer l'artifice. Il avait à lutter contre le prince de Potemkin tout-

---

(1) La question des blocus ainsi que celle de la contrebande seront traitées dans les chapitres suivants.

(2) Ainsi cette déclaration, en adoptant formellement la maxime, « navire libre, marchandises libres, » ne mentionne pas la maxime corrélative « navire ennemi, marchandises ennemies. » Mais dans le règlement russe du 8 mai 1780, sur la navigation il est dit à l'article 2 : « Malgré cette sûreté des marchandises non prohibées appartenant à qui que ce soit, on devra éviter de charger ses propriétés sur des vaisseaux des nations en guerre, afin de prévenir par là toute discussion et désagrément quelconque. (LAMPREDI, p. 232.)

puissant sur l'esprit de Catherine, dont il était le favori en titre, et que l'ambassadeur anglais avait gagné à sa cause (1).

A cette déclaration de la Russie, le gouvernement anglais désappointé fit une réponse qui, à travers des protestations d'amitié, déguisait mal son ressentiment et qui se réduisait à un refus d'acceptation.

La cour de France répondit par un acte d'adhésion complète dans lequel il est dit : « La guerre « dans laquelle le roi se trouve engagé, n'ayant « d'autre objet que l'attachement de S. M. au « principe de la liberté des mers, elle n'a pu voir « qu'avec une vraie satisfaction l'impératrice de « Russie adopter ce même principe et se montrer « résolue à le soutenir. Ce que S. M. I. réclame de « la part des puissances belligérantes, n'est autre « chose que les règles prescrites à la marine fran« çaise, et dont l'exécution est maintenue avec une « exactitude connue et applaudie de toute l'Eu« rope. » En cela la cour de France était dans le vrai, car son règlement du 26 juillet 1778 consacrait les mêmes principes proclamés par la Russie.

Il est dit encore dans ce même acte d'adhésion :

---

(1) Pour plus de détails sur l'origine de la déclaration de Catherine II, il faut lire Flassan, *Hist. de la Diplom. française*, t. 7, p. 267 à 273. — Schoell, *Hist. des Traités*, t. 4.— Wheaton, *Hist. des Progrès du Droit des Gens*, p. 221 à 224.

« L'impératrice, en se vouant à la neutralité la « plus exacte, se déclare pour le système que le roi « soutient au prix du sang de ses peuples, et elle « réclame les mêmes lois dont S. M. voudrait faire « la base du Code maritime universel. »

L'Espagne adhéra aussi formellement aux principes notifiés par la Russie, en disant que lorsqu'il lui était arrivé de s'écarter de leur observation, « c'était parce que la conduite de la marine anglaise, dans toutes les guerres, renversant les règles constamment suivies à l'égard des puissances neutres, avait mis S. M. C. dans la nécessité de l'imiter. » Le Danemarck et la Suède donnèrent aussi leur acceptation, et la notifièrent en outre, le 8 et le 21 juillet 1780, aux trois puissances belligérantes. A ces deux notifications l'Angleterre répondit à peu près dans les mêmes termes ambigus qu'elle avait déjà employés à l'égard de la Russie. La France et l'Espagne donnèrent de suite à cette seconde notification l'adhésion la plus étendue.

Dans le but de faire respecter en tout point les principes proclamés, la Russie et le Danemarck signèrent, à Copenhague, le 9 juillet 1780, une convention maritime en vertu de laquelle chacune de ces puissances « équipa séparément un nombre de vaisseaux de guerre et de frégates proportionné à ce but ; les escadres de chaque puissance ayant à

prendre la station et devant être employées aux convois qu'exigent son commerce et sa navigation conformément à la nature et à la qualité du trafic de chaque nation. » L'art. 8 de cette convention stipule une défense mutuelle dans les termes suivants : « S'il arrivait que l'une ou l'autre des deux puissances ou toutes les deux ensemble, à l'occasion ou en haine de la présente convention, ou pour quelque cause qui y eût rapport, fussent inquiétées, molestées ou attaquées, il a été également convenu que les deux puissances feront cause commune pour se défendre réciproquement, et pour travailler et agir de concert à se procurer une pleine et entière satisfaction, tant pour l'insulte faite à leurs pavillons que pour les pertes causées à leurs sujets. »

Une convention absolument semblable fut signée les 1er et 21 juil. entre la Russie et la Suède; et subséquemment eurent lieu des actes d'accession et d'acceptation réciproques entre la Suède, le Danemarck et la Russie.

Ces trois puissances formèrent ainsi pour soutenir les droits de la neutralité une ligue défensive connue, comme on sait, sous le nom de *Neutralité armée*.

Dans une réponse signée par M. de Vergennes, à la notification qui lui fut faite, la France applaudit à la formation de cette ligue.

Les autres puissances neutres accédèrent à la neutralité armée:

La Hollande, par un acte du 24 décembre 1780, 3 janvier 1781 ; — La Prusse, par une convention maritime du 8 mai 1781, pareille à celle entre la Russie, le Danemarck et la Suède ;— L'Autriche, par un acte du 9 octobre 1781 ;—Le Portugal, par une convention du 13 juillet 1782 ; — La Sicile, par une convention du 10 février 1783 (1).

Les Etats-Unis d'Amérique accédèrent aux principes de la neutralité armée par l'ordonnance du congrès de l'année 1781 (2), et par leurs traités de 1782 avec la Hollande et de 1783 avec la Suède, les deux régles, « navire libre, marchandises libres,» et « navire ennemi, marchandises ennemies, » furent associées.

A part l'Angleterre, les puissances de l'Europe et celle qui naissait en Amérique furent donc unanimes à reconnaître les principes en faveur des neutres, contenus dans la déclaration de la Russie, principes que la France avait eu la gloire, deux ans auparavant, de consacrer par ses lois spéciales et de mettre rigoureusement en pratique.

Mais l'Angleterre à elle seule ne fait pas loi contre tous ; et puisque les deux premiers articles de cette déclaration solennelle, à laquelle toutes les

---

(1) SCHOELL, *Hist. des Traités*, t. 4, p. 1 à 58.—MARTENS, *Recueil*, t. 3, p. 157 à 270.

(2) WHEATON, *Hist. des Progrès du Droit des Gens*, p. 228.

puissances ont accédé, adoptent formellement la règle que le pavillon neutre neutralise la marchandise ennemie, il est vrai, ce nous semble, que cette règle a passé dès lors dans le droit international; et que si le contraire a été admis depuis par quelques conventions particulières entre deux états, ce n'est qu'une exception de laquelle on peut dire qu'elle confirme la règle ; enfin qu'il ne peut plus être question aujourd'hui dans la pratique, à moins de conventions dont l'effet doit être borné aux seuls contractants, des vielles maximes du moyen âge contenues dans le *Consulat de la mer*.

« Toutes les puissances européennes, » dit un écrivain allemand, « applaudirent aux principes de la neutralité armée ; la Grande-Bretagne seule en conçut un dépit que la prudence lui conseilla de cacher. Lorsque dix ans plus tard les puissances du Nord voulurent faire revivre ces maximes, la circonstance avait changé ; la Grande-Bretagne s'était saisie du sceptre des mers ; elle replongea le droit maritime dans la barbarie du moyen âge » (1).

Les traités de paix définitifs, conclus à Versailles, en 1783, entre la France, l'Espagne et la Grande-Bretagne, qui mirent fin à la guerre de l'Indépendance, renouvellent et confirment entr autres traités ceux d'Utrecht en 1713.

(1) Schoell, *Histoire des Traités*, t. 4, p. 58.

Dans l'intervalle compris entre la paix de 1783 et le commencement de la guerre de la révolution française, beaucoup de traités publics basés sur les principes de la neutralité armée ont été conclus par diverses puissances (1). Parmi ces traités, celui conclu à Versailles le 26 septembre 1786, entre la France et la Grande-Bretagne, stipule expressément à l'article 20, « que l'on regardera comme libre tout ce qui sera trouvé sur les vaisseaux appartenant aux sujets de l'un ou de l'autre royaume, quoique tout le chargement ou une partie de ce même chargement appartienne aux ennemis de Leurs Majestés, à l'exception cependant des marchandises de contrebande. »

Et, à l'art. 29 de ce même traité, il est dit : » Il a été au contraire convenu et accordé que tout ce qui se trouvera chargé par les sujets et habitants de part et d'autre, en un navire appartenant aux ennemis de l'autre, bien que ce ne fût pas des marchandises de contrebande, sera confisqué comme s'il appartenait à l'ennemi même, excepté les marchandises et effets qui auront été chargés dans ce navire avant la déclaration de la guerre ou l'ordre général de représailles, ou même depuis la déclaration, pourvu que c'ait été dans les termes qui suivent, à savoir, etc.... »

(1) Consultez la table analytique du recueil de D'Hauterive.

La durée de ces termes est en raison directe de la distance des lieux.

Le traité conclu en 1787, entre la France et les villes Anséatiques, reconnaît aussi que le pavillon neutre neutralise la marchandise ennemie, mais il déclare en même temps que la marchandise amie à bord d'un navire ennemi n'est pas confiscable.

Au commencement de la guerre maritime qui éclata en 1793, entre la France et l'Angleterre, le gouvernement français maintint le règlement rendu par Louis XVI en 1778, et respecta scrupuleusement les droits du commerce et de la navigation neutres, conformément aux principes de la Neutralité armée. Les Anglais au contraire méconnurent et violèrent à tel point ces droits, que, non contents de mettre en pratique leur maxime favorite, *le pavillon ne couvre pas la marchandise*, ils allèrent jusqu'à arrêter et conduire dans leurs ports tous les navires neutres chargés de blé et de provisions de bouche, destinés pour la France (1).

La nécessité et la justice obligèrent le gouvernement français d'user de représailles pour atténuer les effets de cette conduite de la Grande-Bretagne.

---

(1) SCHOELL, *Histoire des Traités*, t. 6, p. 9. — DE MARTENS, *Causes célèbres du Droit des Gens*, t. 2, p. 333.

Le 9 mai 1793, la Convention nationale rendit un décret qui, « autorisait les bâtiments de guerre et corsaires français à arrêter et à amener dans les ports de la République les navires neutres chargés, en tout ou en partie, soit de comestibles appartenant à des neutres et destinés pour des ports ennemis, soit de marchandises appartenant aux ennemis. Les dernières étaient déclarées de bonne prise et confisquées au profit des capteurs ; les comestibles appartenant à des neutres devaient être payés sur le pied de leur valeur, y compris le fret, et une indemnité était accordée aux propriétaires en raison de la destination des navires. » Ce décret devait cesser d'avoir son effet aussitôt que les puissances neutres auraient déclaré libres, quoique destinés pour les ports de la république, les comestibles appartenant aux neutres et les marchandises françaises chargées à bord des navires amis.

Par ce décret, la France renversait temporairement les principes de la neutralité armée, mais elle ne pouvait agir autrement, forcée qu'elle était d'imiter la Grande-Bretagne. C'est en vain, il nous semble, que Schoell s'efforce de justifier cette dernière puissance en disant : « Si la Grande-Bretagne « avait, avant la France, mis en pratique les maxi- « mes énoncées dans le décret du 9 mai 1793, « au moins elle ne fut pas inconséquente et ne « viola aucun traité. Elle ne fit que suivre un sys- « tème qu'elle avait toujours professé, ou auquel

« elle n'avait au moins jamais renoncé. » A notre avis, ces paroles sont la condamnation la plus formelle de la Grande-Bretagne, puisqu'il en résulte que le système permanent de cette puissance est la violation de tous les droits des neutres. Du reste, peu de mois après, la Convention nationale, par un autre décret du 22 septembre 1793, contenant l'acte de navigation, ordonna l'exécution rigoureuse des traités de commerce qui existaient entre la France et les nations en paix avec elle (1). Le principe que le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, fut respecté conformément à ces traités, notamment à l'égard du Danemarck, comme le prouve le mémoire du comte de Bernstorff, rapporté ci-dessous.

Le 8 juin 1793 l'amirauté anglaise, dans une instruction adressée aux commandants des vaisseaux de guerre et aux corsaires anglais, ordonna d'arrêter tout navire chargé, en tout ou en partie, de blé, froment ou farine destiné à un port de France ou à un port occupé par les armées françaises, et de le conduire dans le port qui leur sera le plus commode, afin que lesdits vivres soient ache-

(1) L'article 1er de ce décret du 22 sept. 1793 est conçu ainsi qu'il suit : « Les traités de navigation et de commerce existant entre la France et les puissances avec lesquelles elle est en paix, seront exécutés selon leur forme et teneur, sans qu'il y soit apporté aucun changement par le présent décret. »

tés pour compte du gouvernement anglais et le bâtiment ensuite relâché......, etc. (1).

Le cabinet britannique notifia cette ordonnance aux puissances neutres et prétendit la justifier en alléguant qu'il n'existait alors en France ni gouvernement qui fût reconnu, ni lois, ni tribunaux, autres que la volonté d'une populace effrénée.

Il faut lire la réponse pleine de noblesse et de dignité que le comte de Bernstorff, ministre danois, fit le 28 juillet 1793, à cette notification, au nom de son gouvernement. Nous ne pouvons nous empêcher de citer quelques passages du mémoire qui accompagnait cette réponse.

« Le droit des gens est inaltérable, » dit le mi-

---

(1) Depuis le commencement du mois de février jusqu'au 15 août 1793, cent quatre-vingt-neuf bâtiments danois, chargés de grains, de viande, de poissons, etc., furent conduits en Angleterre, et le gouvernement britannique fut très lent dans le paiement des cargaisons qu'il s'était ainsi appropriées. — Des 557, 504 livres sterling auxquelles elles avaient été estimées, il n'avait payé en novembre 1794 que 38,407 livres sterling 13 schell. Dans l'intervalle, les tribunaux d'amirauté anglais établirent une maxime nouvelle, d'après laquelle les nations neutres n'avaient pas le droit de porter dans des pays étrangers les produits et marchandises d'autres nations, chaque nation devant se borner au commerce de ses productions. D'après ce principe qui dès lors forma préjugé (précédent) dans les tribunaux, on refusa à divers bâtiments neutres le paiement du prix de leur cargaison et du fret. (*Causes célèbres du Droit des Gens*, t. 2, p. 358, not. 1. (SCHOELL, *Histoire des Traités*, t. 6, p. 30.)

nistre danois, « ses principes ne dépendent pas des « circonstances. Un ennemi en guerre peut se venger de ceux qui les oublient : il peut exister alors « une réciprocité funeste qui sauve le droit rigoureux, mais une puissance qui est en paix « ne peut pas composer ou connaître une compensation pareille......— Le Danemark ne prétend « certainement pas justifier le gouvernement actuel « de la France, sa nature et son origine ; mais il « ne veut pas prononcer à cet égard, et sa neutralité « lui défend d'exprimer tous ses sentiments. Nous « ne ferons entendre que nos regrets, et nos vœux « de voir bientôt la fin des maux qui affligent ce « pays et, à cause de lui, l'Europe entière; mais il « ne s'agit pas en ce moment de l'aveu de la forme « du gouvernement et de sa reconnaissance que « nous avons constamment refusée. La nation existe « et l'autorité qu'elle reconnaît est celle à qui on « s'adresse dans les cas individuels. Les liens du « commerce subsistent aussi, tout comme ils ont « subsisté entre l'Angleterre et la France, tant que « celle-ci a voulu conserver la paix. La nation reconnaît encore ses traités avec nous, elle s'y conforme, du moins fréquemment; elle les réclame « et nous les réclamons, et cela souvent avec succès « non-seulement pour nous, mais aussi pour les « effets appartenant aux puissances en guerre couverts par notre pavillon. Dans le cas de refus ou « de délai, nous avons entendu souvent, et avec

« regret, alléguer le motif de représailles de ce que « les nations en guerre avec elle ne respectaient pas « davantage leurs traités avec nous; et c'est ainsi « que le pavillon neutre devient la victime des er-« reurs qui ne sont pas les siennes. Les voies de la « justice sont encore ouvertes en France; les con-« suls et les mandataires des particuliers sont ad-« mis : les appels aux tribunaux de commerce ne « sont jamais refusés. Cela suffit dans les cas ordi-« naires; il n'est pas nécessaire d'entamer des né-« gociations nouvelles pour la simple manutention « des traités. Il n'y a pas besoin de négociateurs; les « juges suffisent (1). »

Cette admirable réponse du comte de Bernstorff est, de l'avis même d'un membre du parlement britannique, le marquis de Lansdown, une des répliques les plus hardies, les plus sages et les plus estimables qu'on ait jamais lues. C'est un document diplomatique qui doit servir de modèle à tous les cabinets européens (2).

---

(1) La communication faite par l'ambassadeur anglais au comte de Bernstorff, et la réponse de ce ministre, ainsi que le mémoire qui y est joint, se trouvent dans MARTENS, *Recueil*, t. 5, p. 238-243. F. SCHOELL, *Histoire des Traités de paix*, t. 6, p. 13-27.—Le baron CHARL. DE MARTENS, *Causes célèbres du Droit des Gens*, t. 2, p. 337-353.—Le mémoire seul se trouve en entier dans CH. DE MARTENS et de HOFFMANNS, *Guide diplomat.*, t. 2, p. 64 à 68.

(2) « The reply of count Bernstorff to our remonstrance, was

Les instructions additionnelles données par le gouvernement anglais les 6 novembre 1793 et 8 janvier 1794, vinrent augmenter la rigueur de la première. L'amiral Hood qui commandait la flotte anglaise dans la Méditerranée, déclara de bonne prise tout bâtiment, de quelque nation qu'il fût, destiné pour un port français, ou sorti de là, sans égard à la nature de sa cargaison.

La violence appelle la violence et l'iniquité appelle l'iniquité. Le gouvernement français, par représailles, adopta aussi des mesures analogues. Nous ne ferons pas le détail de ces mesures prises sous la Convention et sous le Directoire; cela nous entraînerait trop loin. On peut consulter à ce sujet les divers ouvrages que nous citons si souvent et dans lesquels nous avons puisé.

Une de ces mesures fut la loi du 18 janvier 1798 (29 nivôse an VI), portant que l'état des navires en ce qui concernait leur qualité de neutre ou d'ennemi serait déterminé par leur cargaison, et, en conséquence de ce principe, déclarant de bonne prise tous les navires neutres chargés de marchandises ennemies provenant d'Angleterre ou de ses possessions. Cette loi, rendue par les deux conseils de la

---

one of the boldest, wisest and most honourable replies i have ever read. It was state-paper that should be kept for the model of every cabinet in Europe. » (Discours du marquis de Landsdown au parlement anglais du 17 fév. 1794.)

République, avait été précédée d'un arrêté du directoire exécutif, publié le 2 mars 1797 (12 ventôse an v), déclarant que les Etats-Unis d'Amérique, par leur traité de 1794 avec l'Angleterre, avaient renoncé aux priviléges accordés par le traité de 1778 avec la France, et ordonnant en conséquence la confiscation de toute marchandise ennemie ou non suffisamment constatée neutre, chargée sous pavillon américain, le bâtiment à bord duquel elle aurait été trouvée étant relâché et rendu au propriétaire (1).

C'était là une sorte de rétorsion provoquée principalement par la conduite des Etats-Unis qui, depuis le commencement de 1793, laissaient les Anglais s'emparer à bord des navires américains des marchandises appartenant aux Français, malgré la clause contraire du traité de 1778, et qui, dans leur traité de 1794 avec l'Angleterre, avaient consenti à stipuler que le pavillon ne couvre pas la marchandise. Cette violation apparente de la part du gouvernement de l'Union, de son traité de 1778 avec la France, avait déjà donné lieu à des discussions entre les deux puissances. Aux plaintes du gouvernement français, celui des Etats-Unis avait répondu: qu'il supposait que les Anglais avaient saisi les propriétés des citoyens français chargées sur navires américains, en vertu du principe rigoureux suivi

(1) Devilleneuve et Carette, *Recueil*, etc., p. 138 et p. 413.

par l'Angleterre, que les marchandises ennemies trouvées à bord d'un navire ami sont de bonne prise; que les Etats-Unis avaient adopté le principe contraire dans leurs traités avec la France, la Hollande et la Prusse, et par conséquent, quant à ces puissances, les vaisseaux américains couvraient les marchandises de leurs ennemis, tandis que les Américains perdaient leurs propres marchandises à bord des vaisseaux de ces ennemis; qu'avec l'Angleterre, l'Espagne, le Portugal et l'Autriche, ils n'avaient pas de convention à opposer à ce que ces quatre puissances considérassent ces marchandises ennemies comme de bonne prise, même à bord des navires d'un ami; que le désir d'établir d'une manière universelle le principe, « le pavillon couvre la marchandise », n'était senti plus vivement par aucune nation que par les Etats-Unis, et qu'ils le poursuivraient par les moyens qu'ils jugeraient les plus convenables, mais qu'ils n'avaient jamais imaginé de chercher à l'établir par la force contre le gré de quelques-unes des puissances maritimes. Ils armeraient seulement pour défendre leurs propres droits; ni leur politique, ni leur intérêt ne leur permettraient d'armer pour contraindre les autres à céder les leurs (1).

(1) Wheaton, *Hist. des Progrès du Droit des Gens*, p. 297 à 304.—*Voy.* aussi les discours prononcés devant le tribunat dans la séance du 13 frimaire an 10.

A l'arrêté du directoire exécutif, cité ci-dessus, et à la loi du 29 nivôse an VI, les Etats-Unis répondirent par le bill suivant, en date du 7 juillet 1798 :

« Il est passé en acte par le sénat et la chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en congrès, que les Etats-Unis sont de droit déliés et dégagés des stipulations des traités et de la convention consulaire, conclus jusqu'à ce jour entre lesdits Etats-Unis et la France, et que lesdits traités et convention ne seront plus à l'avenir regardés comme obligatoires par le gouvernement ou les citoyens des Etats-Unis. »

En conséquence de ce bill, le gouvernement américain suspendit les relations commerciales des Etats-Unis avec la France, permit aux particuliers de courir sus aux navires *armés* de la république française, et donna ordre aux bâtiments de l'état de les chercher et de les combattre. Une frégate et une corvette françaises furent attaquées et prises par les Américains.

Telle fut l'origine de la guerre, heureusement imparfaite et de peu de durée, qui a existé entre deux nations auxquelles des souvenirs historiques, une sympathie mutuelle, un intérêt commun et une politique bien entendue commandent de rester toujours amies.

Le traité négocié à Morte-Fontaine par Joseph Bonaparte et trois envoyés américains, et signé à

Paris, le 30 septembre 1800, mit fin à toute mésintelligence des deux puissances. Ce traité, par ses articles 14 et 15, fait revivre entre les deux parties les deux règles «navire libre, marchandises libres», et « navire ennemi, marchandises ennemies ».

L'époque du consulat en France est remarquable par le retour que fit cette puissance, dans ses lois intérieures, aux principes qui servaient de base à la neutralité armée. Une loi du 14 décembre 1799 (23 frimaire an VIII), abrogea l'article 1er de celle du 29 nivôse an VI, qui ordonnait que l'état des navires fût déterminé par leur cargaison. Un arrêté des consuls du 29 frimaire an VIII (20 décembre 1799), conformément à cette loi, a remis en vigueur le règlement du 26 juillet 1778 (1). L'arrêté du 6 ger-

(1) « Les Consuls de la République, vu la loi du 23 frimaire an « VIII, qui abroge l'art. 1er de la loi du 29 nivôse an VI, relative à la « course maritime ;—Considérant que l'abrogation de cette loi re- « met nécessairement en vigueur la législation précédemment exi- « stante ; que cette législation, fixée par le règlement du 26 juillet « 1778, est celle qui a été reconnue la plus propre à concilier les « intérêts de la République et les droits des puissances neutres ; « désirant de prévenir, de la part des armateurs français et neu- « tres, des erreurs ou des interprétations qui contrarieraient les « vues d'après lesquelles la loi du 29 nivôse an VI a été rapportée « arrêtent : Les dispositions prescrites par le règlement du 26 « juillet 1778, concernant la navigation des bâtiments neutres, se- « ront strictement observées par tous ceux à qui elles sont appli- « cables; sauf en cas de contravention de leur part, à subir les « confiscations et condamnations en dommages-intérêts, détermi- « nées par ledit règlement et par les lois. »

minal an VIII, (27 mars 1800), portant création du conseil des prises, en enlevant aux tribunaux de commerce et aux tribunaux de département le jugement des contestations en matières de prises maritimes, en vertu du principe que ces contestations, se rattachant au droit public, ne peuvent être jugées que par le gouvernement lui-même, rassura les neutres contre la crainte du renouvellement des fausses interprétations et des actes d'injustice dont ils avaient eu lieu de se plaindre sous l'empire de la législation précédente. Le conseil des prises se distingua par l'impartialité de ses jugements, et ne s'écarta jamais de l'application des principes de saine justice concernant la guerre, la course maritime et la neutralité, principes que l'illustre Portalis avait si habilement et si sagement développés dans le discours qu'il prononça le 14 floréal an VIII, lors de l'installation de ce conseil.

Dès le commencement de 1793, cette même impératrice de Russie, qui, peu d'années auparavant, proclama la première les principes admis par la neutralité armée, avait réuni ses efforts à ceux des Anglais, contre le commerce et la navigation des neutres avec la France. Sentant bien l'inconséquence de sa conduite, elle prétendait la justifier par la raison que, » le système bienfaisant et salutaire, auquel elle avait donné ses soins généreux et désintéressés pour assurer les droits des neutres, et

auquel la plupart des puissances avaient mis le sceau de leur assentiment par des traités solennels, n'était nullement applicable à la circonstance présente. » Mais à l'avénement du premier consul, l'empereur Paul, qui avait succédé à Catherine II, se rapprocha de la France (1).

Ce prince, par une déclaration datée de Saint-Pétersbourg le 16-27 août 1800, invita les rois de Prusse, de Danemark et de Suède, qui tous se plaignaient de diverses violations que leurs pavillons avaient éprouvées, à renouveler la convention de la neutralité armée de 1780 (2). Le 16 décembre de la même année, furent conclus à Saint-Pétersbourg, un traité entre la Russie et la Suède, un autre entre la Russie et le Danemark, et, le 18 du même mois, un troisième entre la Russie et la Prusse. Chacune de ces trois cours accéda aux conventions des au-

---

(1) L'empereur Paul écrivait au premier consul la lettre suivante : « Citoyen premier consul, je ne vous écris point pour entrer en discussion sur les droits de l'homme ou du citoyen : chaque pays se gouverne comme il l'entend. Partout où je vois à la « tête d'un pays un homme qui sait gouverner et se battre, mon « cœur se porte vers lui. Je vous écris pour vous faire connaître « le mécontentement que j'ai contre l'Angleterre, qui viole tous les « droits des nations, et qui n'est jamais guidée que par son égoïsme « et son intérêt. Je veux m'unir à vous pour mettre un terme aux « injustices de ce gouvernement. » (Mém. de Napoléon écrits à Sainte-Hélène sous sa dictée, t. 3, p. 334.)

(2) Voir cette déclaration à l'Appendice, annexe D.

tres avec la Russie. Par cette quadruple alliance, connue sous le nom de *Deuxième neutralité armée du Nord*, les principes proclamés à l'égard des neutres en 1780 sont reproduits ; il est adopté, en outre, certaines règles au sujet de la visite des navires marchands neutres naviguant sous convoi. Nous nous occuperons plus tard de ces règles.

L'article 10 statue que ces stipulations seront regardées comme toujours subsistantes dans les guerres maritimes qui pourraient éclater par la suite (1).

On sait les efforts des Anglais pour détruire cette alliance ; on connaît la bataille navale de Copenhague du 2 avril 1801 entre Nelson et l'amiral danois Olfart Fischer. L'escadre danoise embossée et inférieure de moitié à celle des Anglais, s'y couvrit de gloire; Nelson, qui d'abord n'avait pas voulu obéir aux signaux que lui faisait l'amiral Parker de cesser le feu, fut obligé de s'éloigner après quatre heures de combat, et ne sauva son escadre qu'à la faveur d'une suspension d'armes.

Paul I[er] périt assassiné dans son palais, dans la nuit du 24 au 25 mars 1801. Ce tragique événement changea les affaires du monde et fit triompher l'Angleterre. La guerre du Nord fut terminée. Un congrès s'ouvrit à Saint-Pétersbourg, chargé de mettre fin aux différends qui s'étaient élevés à pro-

---

(1) MARTENS, *Recueil*, t. 7, p. 391. SCHOELL, t. 6, p. 72 à 77.

pos des droits des neutres. Le 17 juin 1801, une convention maritime fut conclue entre la Russie et la Grande-Bretagne. Il dut en coûter beaucoup au comte de Panin, qui avait été l'auteur de la déclaration de 1780, de figurer comme signataire de cette convention, car elle stipule formellement que « le pavillon ne couvre pas la marchandise, c'est-à-dire que la liberté des vaisseaux neutres ne s'étend pas sur les propriétés ennemies dont ils sont chargés (1). »

Abandonnées par la Russie, les autres puissances de la Baltique, la Suède et le Danemarck se trouvèrent dans la dure nécessité d'accéder à cette convention et ne s'y décidèrent que plusieurs mois après. Le noble comte de Bernstorff se rendit lui-même à Londres pour tâcher d'obtenir quelques modifications..

« C'était donc en vain, dit M. Schoell, que le sang « des braves Danois avait coulé pour le maintien « des principes que la Russie avait la première pro« clamés à la face de toute l'Europe. »

Le traité signé à la paix d'Amiens, le 27 mars 1802, entre la France et la Grande-Bretagne, garde un silence absolu sur la question des droits des neutres. Contrairement à tous les usages, il n'y est

(1) Martens, *Recueil*, t. 9, p. 478. — Schoell, *Histoire des Traités*, t. 6, p. 98.

même pas dit que les traités antérieurs entre les puissances contractantes sont renouvelés. Le ministère britannique a voulu par là faire acte de politique prévoyante en faveur de la maxime favorite des Anglais. On a dit à Londres, à cette époque, qu'en ne renouvelant pas les traités antérieurs, et nommément ceux de 1713 et de 1783, l'Angleterre avait fait triompher contre la France le nouveau droit maritime que la première avait fait prévaloir pendant la guerre.

La Grande-Bretagne en signant ce traité d'Amiens voulait une trève et non pas une paix. Elle trouva bientôt des prétextes pour recommencer une guerre pendant laquelle elle mit en pratique, en fait de droits maritimes, les règles de conduite les plus exorbitantes. Les décrets de Napoléon ordonnèrent des représailles. Dans cette lutte aussi longue qu'opiniâtre entre la Grande-Bretagne et la France, dit Klüber, « Le commerce maritime des neutres, et même « toute communication par mer, et par cela aussi « le commerce continental dans toute l'Europe, « furent réduits à un tel point qu'on ne l'avait ja« mais vu. La nécessité d'un code maritime univer« sel n'en fut que plus vivement sentie (1). »

Les pratiques de cette époque mémorable ne peuvent faire loi ; elles ne constituent qu'une violation flagrante, mais heureusement temporaire, des principes les mieux établis.

(1) *Droit des Gens moderne*, § 310.

Après l'attaque des Anglais sur la ville de Copenhague et la saisie de la flotte danoise en 1807, la Russie, par une déclaration du 26 octobre de cette même année, signifia à l'Angleterre qu'elle regardait la convention maritime de 1801 comme annulée, et proclama de nouveau « les principes de la neutralité armée, ce monument de la sagesse de l'impératrice Catherine, » en s'engageant à ne jamais déroger à ce système. Le 18 décembre 1807, le gouvernement anglais fit une contre-déclaration dans laquelle il se prononce de nouveau en faveur des principes de droit maritime contre lesquels était dirigée la neutralité armée sous les auspices de Catherine (1).

A la paix d'Oerebro, conclue le 18 juillet 1812, entre la Russie et l'Angleterre, la convention de 1801 n'a pas été renouvelée (2).

Cette convention n'a donc eu que six années d'existence ; de sorte qu'on ne peut l'invoquer aujourd'hui pour la défense de la règle : « le pavillon ne couvre pas la marchandise qu'elle » établissait entre les parties contractantes.

Les plénipotentiaires des puissances européennes

---

(1) WHEATON, *Histoire des Progrès du Droit des Gens*, p. 329. — KLUEBER, § 309. — WHEATON, *Elem. of intern. law*, vol. 2, p. 175.

(2) KLUEBER, § 309.

au congrès de Vienne et aux congrès qui ont suivi, n'ont rien statué sur les divers points du droit maritime. Préoccupés avant tout du soin de refaire la carte de l'Europe, ils ont passé complétement sous silence les questions qui se rattachent à ce droit, à l'exception de celle concernant la traite des nègres. Les traités de 1815, qui ont réglé libéralement, il faut le reconnaître, la navigation fluviale, et particulièrement la navigation du Rhin, ne parlent pas de la navigation maritime. Mais depuis 1815 jusqu'à l'époque actuelle, il a été conclu entre les puissances européennes et les états du Nouveau-Monde, un grand nombre de traités de navigation et de commerce. La plupart de ces traités, prévoyant le cas d'une guerre, renferment des clauses relatives aux droits maritimes des neutres et des belligérants; ces clauses sont basées sur les principes de la première et de la deuxième neutralité armée.

Le principe qui lie le sort de la cargaison au sort du navire, et qui entraîne pour conséquence, d'une part : Que le pavillon couvre la marchandise, c'est-à-dire, que le pavillon neutre neutralise la cargaison, *free ships, free goods ;* d'autre part : Que le pavillon ennemi rend hostile la cargaison neutre, *enemy ships, enemy goods*, semble avoir prévalu définitivement.

Fidèle à ses antécédents de 1778, la France a inscrit ces deux maximes dans tous ses traités récents.

Les Etats-Unis de l'Amérique les ont aussi adoptées. Dans leurs récentes négociations avec les nouvelles républiques de l'Amérique du sud, les Etats-Unis ont proposé la reconnaissance du principe : *free ships, free goods*, comme devant faire règle entre toutes les puissances des continents nord et sud de l'Amérique. Ils ont déclaré que la règle qui soumet à la capture la propriété ennemie chargée à bord d'un navire ami, n'a pas de fondement dans le droit naturel, et que, quoiqu'elle ait pu être établie par l'usage des nations, elle est entièrement un abus de la force ; qu'aucune nation neutre n'est obligée de se soumettre à cet usage (1).

Toutefois dans ces divers traités qui stipulent, que le pavillon couvre la marchandise, il est fait la réserve suivante : que les puissances contractantes n'appliqueront ce principe, en ce qui concerne les autres puissances, qu'à celles qui le reconnaîtront également.

Le traité conclu entre les Etats-Unis et la république du Chili, le 16 mai 1832, et ratifié le 29 avril 1834, s'exprime ainsi qu'il suit dans ses articles 12 et 13 :

Art. 12. « Le pavillon couvre la marchandise ; « mais il est convenu que cette stipulation n'est ap- « plicable qu'aux puissances qui reconnaissent ce

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 183.

« principe ; mais si l'une des deux parties contrac-
« tantes venait à être en guerre avec une troisième
« et que l'autre fût neutre, le pavillon de cette der-
« nière couvrira la propriété des ennemis dont les
« gouvernements reconnaissent ce principe, mais
« non pas celles des autres. »

Art. 13. « Il est également convenu que, dans
« les cas où, en vertu des stipulations ci-dessus, le
« pavillon neutre de l'une des deux parties contrac-
« tantes, couvrira la propriété des ennemis de l'au-
« tre, il sera toujours entendu que la propriété
« neutre, trouvée à bord de semblables navires en-
« nemis, sera tenue et considérée comme propriété
« ennemie, et, comme telle, sujette à détention et
« confiscation, excepté la propriété qui aurait été
« mise à bord de ces mêmes navires avant la décla-
« ration de guerre, ou même après si cela a été fait
« dans l'ignorance de cette déclaration ; mais les
« deux parties contractantes conviennent que, deux
« mois après la déclaration, leurs citoyens ne pour-
« ront en prétexter l'ignorance. Au contraire, si le
« pavillon neutre ne doit pas couvrir la propriété
« ennemie, dans ce cas les biens et marchandises
« neutres, embarqués sur un navire ennemi, seront
« libres. »

La même restriction est faite dans le traité des Etats-Unis avec la république de Colombie et dans celui de 1819 avec l'Espagne.

L'article 18 du traité du 9 décembre 1834 entre la France et la Bolivie, est ainsi conçu :

Art. 18. « Les deux parties contractantes adop« tent, dans leurs relations mutuelles, le principe « que *le pavillon couvre la marchandise*.

« Si l'une des deux parties reste neutre, quand « l'autre est en guerre avec quelque autre puissance, « les marchandises couvertes du pavillon neutre « sont aussi réputées neutres, même quand elles « appartiendraient aux ennemis de l'autre partie « contractante. — Il est également convenu que la « liberté du pavillon assure aussi celle des personnes, « et que les individus appartenant à une puissance « ennemie, qui seraient trouvés à bord d'un bâti« ment neutre, ne pourront pas être faits prison« niers, à moins qu'ils ne soient militaires et actuel« lement engagés au service de l'ennemi. — En con« séquence du même principe sur l'assimilation du « pavillon et de la marchandise, la propriété neu« tre trouvée à bord d'un bâtiment ennemi sera « considérée comme ennemie, à moins qu'elle n'ait « été embarquée dans ce navire avant la déclaration « de guerre, ou avant qu'on eût connaissance de « cette déclaration dans le port d'où le navire est « parti. — Les deux parties contractantes n'appli« queront ce principe, en ce qui concerne les autres « puissances, qu'à celles qui le reconnaîtront égale« ment (1). »

(1) Les traités de 1839 avec le Texas, et ceux de 1843 avec les

Quoique cette dernière stipulation eût pu être sous-entendue, comme résultant du principe de réciprocité, il est fort sage de l'avoir faite formellement; on évite par là la possibilité de voir naître des discussions semblables à celles qui eurent lieu pendant la guerre de la révolution entre les Etats-Unis et la France (1).

Si, pour poser un exemple, il arrivait que la France fût en guerre avec la Grande-Bretagne, la Bolivie restant neutre, et que les Anglais, refusant, comme ils l'ont presque toujours fait, d'admettre que le pavillon couvre la marchandise, capturassent les propriétés françaises chargées à bord des navires boliviens, la France, à son tour, capturerait à bord de ces mêmes navires les propriétés anglaises qu'elle y trouverait chargées. Mais, dans ce cas, nous croyons que la France ne devrait pas confisquer les propriétés boliviennes à bord des navires anglais. Cela nous parait résulter de la teneur de l'article, qui, cependant, il faut l'avouer, présente sur ce point quelque obscurité.

Cette obscurité n'existe nullement dans les traités ci-dessus cités, conclus par les Etats-Unis, puisqu'il y est dit formellement que « si le pavillon « neutre ne doit pas couvrir la propriété ennemie,

---

républiques de Vénézuéla et de l'Equateur, renferment chacun un article semblable. (Voy. *Ann. marit. et colon.*)

(1) Voir ci-dessus, p. 137

« dans ce cas, les biens et les marchandises neu-
« tres embarqués sur un navire ennemi seront
« libres. »

Conclusion.

Nous terminerons ce chapitre important par quelques remarques, déjà faites peut-être par le lecteur, en faveur de la maxime qui doit prévaloir aujourd'hui.

Si l'on suit strictement, sans dévier, les conséquences déduites, avec une rigueur mathématique, du principe général qui permet sur mer la capture des propriétés privées ennemies, en combinant ce principe avec celui qui ordonne de respecter les propriétés neutres, il est évident que les belligérants doivent, avant tout, faire la séparation de ces propriétés. Cette séparation constatée, ils peuvent légitimement s'emparer des premières, soit navire, soit cargaison, mais ils doivent relâcher les deuxièmes. Il faut donc vérifier à qui appartient le navire ; à qui appartiennent les objets composant la cargaison ; s'ils sont en totalité aux ennemis ou aux neutres, ou bien si cette cargaison est mixte. La copropriété peut même exister à l'égard de la coque du navire, et il faudra la vérifier. De là naissent, dans l'application, de grandes difficultés, résultant surtout de la pratique habituelle des neutralisations simulées des propriétés ennemies, fraude bien plus facile à mettre en usage à l'égard

des cargaisons qu'à l'égard des navires, et qu'il est difficile de constater. Les soupçons légitimes que fait naître cette pratique frauduleuse, et les abus qu'il est si facile d'en faire, exposent les neutres à des vexations sans nombre.

Au contraire, si, faisant tout dépendre de la qualité politique du navire, c'est-à-dire de sa nationalité, on adopte le principe que le sort de la cargaison est lié au sort du navire, ce qui veut dire que la cargaison, quels qu'en soient les propriétaires, est libre si le navire est libre, et qu'elle est confiscable si le navire l'est lui-même comme ennemi : alors il n'y a plus qu'une seule chose à vérifier, c'est la nationalité du navire. Or cette nationalité est bien plus facile à mettre en évidence que celle des cargaisons.

En résumé, l'ancienne règle du Consulat de la mer était plus subtilement conséquente avec les principes primordiaux; mais la règle plus simple consacrée par le nouveau droit public maritime coupe court à beaucoup de difficultés; elle empêche beaucoup de vexations et d'abus contre les neutres; enfin elle est plus favorable à ces derniers, puisque la seule chose qui leur soit défendue en vertu de cette règle, c'est de charger leurs propriétés sur les navires des belligérants. Nous croyons que, par toutes ces raisons, elle est, de nos jours, bien préférable ; et qu'il est à désirer que, reconnue et observée par la Grande-Bretagne comme par les autres états, elle reçoive, sans exception, une application universelle.

CHAPITRE SIXIÈME.

De la Contrebande de guerre.

SOMMAIRE.

Contrebande marchande et locale. — Contrebande de guerre. — Fondement de la prohibition du transport à l'ennemi de cette contrebande. — Un état neutre n'est pas tenu de punir ses sujets pour avoir contrevenu à cette prohibition; mais il ne peut les couvrir de sa protection.—Le commerce passif de la contrebande de guerre n'est pas défendu aux sujets neutres. — Opinions de divers publicistes touchant les objets qu'on doit réputer contrebande de guerre. — Quels doivent être ces objets au point de vue rationnel. — Stipulations des traités publics à ce sujet.

Dispositions des anciens édits français du XVIe siècle contre la contrebande de guerre. — Principes rationnels relatifs à la pénalité qui doit frapper cette contrebande. — S'il est des cas où le navire même et la partie de son chargement non prohibée soient confiscables en même temps que les articles prohibés. — La pénalité contre la contrebande de guerre n'est applicable que dans le cas de flagrant délit. — Pénalité prononcée par l'ordonnance de Louis XIV, de 1681, et par le règlement de Louis XVI, de 1778. — Pénalité reconnue par les traités.

Contrebande par *accident*. — Droit de détention et droit de préemption : ces prétendus droits ne sont pas admissibles.— Transport d'individus militaires et transport des dépêches pour le service de l'ennemi.

En temps de paix, comme en temps de guerre,

une puissance, en vertu de sa souveraineté, a toujours le droit de restreindre à son gré le commerce que font avec ses propres sujets les sujets des autres puissances. Elle peut notamment prohiber l'importation sur son territoire de certaines marchandises étrangères (1). Pour rendre cette prohibition efficace, elle est maîtresse d'appliquer aux contrevenants certaine pénalité déterminée par ses lois intérieures. Cette pénalité consiste ordinairement en amendes ou en la confiscation des denrées prohibées. Dans tous les pays il arrive que la soif du gain, principal mobile des opérations commerciales, engage ceux qui se livrent à ces opérations à s'exposer sciemment à de telles peines, parce que souvent les bénéfices réalisés dans un commerce défendu l'emportent de beaucoup sur les pertes résultant des amendes ou de la confiscation prononcées dans les cas de surprise en flagrant délit. Ce commerce clandestin et prohibé porte, comme chacun sait, le nom de *contrebande*, mot dont l'étymologie est bien connue. Mais c'est là une contrebande purement marchande et locale, bornée à l'état particulier qui l'a déclarée telle, que lui seul est en droit de réprimer, et seulement, ainsi que nous l'avons dit, sur son propre territoire.

Dès que l'existence d'une guerre a séparé les

---

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 1er, ch. 8, § 90.

divers états, d'un côté, en belligérants, et de l'autre en neutres, il est un commerce qui devient illicite pour ces derniers, non plus seulement en vertu des lois particulières d'un seul état, mais en vertu des lois internationales reconnues par tous. C'est celui qui consiste dans le transport chez l'ennemi des marchandises ayant un rapport direct aux opérations militaires. Ces marchandises deviennent ce qu'on appelle contrebande de guerre.

La probibition absolue d'un pareil trafic est une conséquence évidente du principe fondamental qui commande aux neutres l'abstention de tout acte ayant pour résultat d'accroître, au détriment de l'un des belligérants, les moyens dont l'autre dispose pour poursuivre la lutte. La guerre ne pouvant se faire sans armes, sans projectiles, sans poudre et sans d'autres objets nécessaires dans les opérations militaires, il est évident que porter à l'une des puissances belligérantes ces instruments passifs de la guerre, c'est venir véritablement à son aide.

Si c'est l'état neutre lui-même qui fait opérer ce transport, soit qu'il le fasse gratuitement, soit qu'il en reçoive le prix, il devient donc auxiliaire de la lutte et par conséquent il rompt la neutralité. La chose change si ce sont les sujets de cet état qui, sans appui de leur gouvernement, font de ce même transport un objet de leurs opérations commerciales. Une puissance qui reste neutre n'est pas

obligée de défendre ce commerce à ses sujets, encore moins de les punir pour l'avoir fait ; seulement elle ne peut le couvrir de sa protection. En d'autres termes, le pavillon ne couvre pas les marchandises de contrebande de guerre, non pas même dans le cas où ces marchandises appartiennent à des neutres. Le droit des belligérants d'empêcher qu'on abuse de la liberté commerciale pour favoriser leur ennemi, en ce qui a directement rapport à la guerre, reçoit ici son application directe, et les autorise à arrêter, dans tous les parages où ils peuvent exercer les droits de la guerre, les navires neutres chargés en tout ou en partie de contrebande de guerre en destination pour l'ennemi, et à appliquer à l'encontre de ces navires certaine pénalité.

En usant de ce droit, ils ne commettent pas un acte hostile contre la puissance aux sujets de laquelle ces navires appartiennent, pas plus que celle-ci ne commet un acte rompant la neutralité en laissant ses sujets faire ce commerce de transport à leurs risques et périls.

« Quand j'ai notifié aux puissances neutres ma « déclaration de guerre à tel ou tel peuple, dit « Vattel, si elles veulent s'exposer à lui porter des « choses qui servent à la guerre, elles n'auront pas « sujet de se plaindre au cas que leurs marchan- « dises tombent dans mes mains ; de même que je « ne leur déclare pas la guerre, pour avoir tenté

« de les porter. Elles souffrent, il est vrai, d'une « guerre à laquelle elles n'ont point de part : mais « c'est par accident. Je ne m'oppose point à leur « droit; j'use seulement du mien ; et si nos droits « se croisent et se nuisent réciproquement, c'est « par l'effet d'une nécessité inévitable. Ce conflit « arrive toujours dans la guerre (1). »

Nous avons insisté à dessein sur ces mots *commerce de transport* des marchandises propres aux besoins immédiats de la guerre, parce qu'en effet c'est le seul qui soit illicite. Un état neutre qui laisse ses sujets se livrer à un commerce passif de ces mêmes objets, c'est-à-dire qui permet à tous les belligérants indistinctement de venir les acheter sur son territoire pour les transporter ensuite, à leurs frais et à leurs risques, sur leurs propres navires, n'enfreint pas la neutralité; alors il n'agit pas par lui-même, il est passif, et l'on ne peut pas dire qu'il prend part à la guerre parce qu'il laisse l'entrée de ses ports libres, et parce qu'il conserve à toutes les nations le droit qu'elles avaient avant la guerre de venir s'y approvisionner, par la voie du commerce, des marchandises dont elles ont besoin ; on ne peut pas le rendre responsable de l'usage ultérieur qui sera fait de ces marchandises ; il n'est pas tenu de connaître ni pour qui elles sont

(1) *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 7, § 111.

achetées ni la destination qu'on leur réserve.

Le droit conventionnel est d'accord avec ces principes ; il ne défend pas la vente impartiale faite sur un territoire neutre des marchandises propres à la guerre (1); il y a même quelques traités qui déclarent expressément qu'elle est permise. Mais si ces secours effectifs en nature, que l'un des combattants vient prendre et exporte à ses propres risques, étaient fournis par l'état neutre lui-même; si par exemple des armes, des projectiles, de la poudre étaient tirés de ses arsenaux ou de ses manufactures publiques, ce ne serait plus là un commerce privé, et par conséquent il y aurait atteinte grave à la neutralité.

Le premier point à régler pour simplifier autant que possible la question de la contrebande de guerre, est la détermination des objets qui doivent être compris sous ce nom.

Sans remonter jusqu'à Grotius, qui traite, au point de vue du droit naturel, de la manière dont on peut agir par rapport à ceux qui n'étant point ennemis, et ne voulant point passer pour tels, fournissent néanmoins certaines choses à notre ennemi déclaré (2), on trouve dans les écrits des publicistes des idées et des opinions opposées.

---

(1) Klueber, § 288.
(2) Grotius, *Droit de la Guerre et de la Paix*, liv. 3, ch. 1, § 5.

Parmi ceux du XVIIIe siècle, Bynkershoek, se fondant sur les traités publics et sur les édits promulgués par la Hollande, comprend seulement au nombre des objets de contrebande les armes et les munitions propres par elles-mêmes à la guerre. Il ne considère pas comme illicite le transport des matières brutes servant à la confection des choses prohibées. En parlant d'un édit des Etats-Généraux, dirigé contre les Suédois, déclarant contrebande les objets mêmes non façonnés pour la guerre, mais qui peuvent facilement y être appliqués, il fait observer que cet édit était motivé par une raison particulière tirée du droit de rétorsion et alléguée par les Etats-Généraux. Cependant, il dit qu'il peut arriver aussi qu'on puisse prohiber les munitions navales si l'ennemi souffre d'une grande disette de ces munitions, et s'il ne peut à cause de cela continuer la guerre. A ce propos, il cite trois édits hollandais mettant sur la même ligne les munitions navales et les instruments propres à la guerre; mais il regarde ces édits comme des exceptions confirmant la règle (1).

Heineccius, l'un des plus habiles jurisconsultes

---

(1) Quum Ordines generales, in § 2 edicti contra Lysitanos, 31 déc. 1657, iis, quæ communi populorum usu *contrabanda* censentur, Lysitanos juvari vetuissent, specialiter addunt, in § 3 ejusdem edicti, quia nihil nisi mari a Lysitanis metuebant, ne quis etiam navium materiam iis advehere vellet, palam sic navium materia a

qu'ait produits l'Allemagne (né en 1681 à Eisenberg, principauté d'Altenbourg, † 1741), écrivant à la même époque que Bynkershoek, considère au contraire comme étant contrebande de guerre, non-seulement les canons, les armes de toute espèce et la poudre, mais encore les cordages, les voiles et autres munitions navales, et même les grains, le sel, le vin, l'huile et toutes les munitions de bouche (1).

Vattel fait la même énumération; mais pour ce qui est des vivres, il ne les prohibe que dans certaines occasions où l'on espère réduire l'ennemi par la faim (2). Ces occasions ne peuvent se présenter que dans le cas de blocus d'un lieu, et nous verrons plus tard que les droits des belligérants sont alors basés sur un principe différent.

Valin, dans son *Traité des Prises,* n'indique que les armes, poudres, boulets et autres munitions de guerre, les chevaux et les équipages. Il se conforme en cela à l'article 11 de l'ordonnance de 1681 sur la marine, et l'on pourrait inférer de là qu'il ne parle que du droit suivi en France à l'époque où il

---

contrabandis distincta, sed ob specialem rationem addita. Ob eamdem causam navium materia conjungitur cum instrumentis belli in § 2, d. Edicti contra Anglos, 5 déc. 1652, et in edicto ordinum generalium contra Francos, 9 mart. 1689. Sed sunt hæ exceptiones, quæ regulam confirmant. (*Quæst. juris publici,* lib. 1. cap. 10.)

(1) Heineccii *Opera*, t. 2. Exercitatio 8, de navibus ob vecturam vetitarum mercium commissis, cap. ,§ 14.

(2) Vattel, *Droit des Gens,* liv. 3, ch. 7, § 112.

écrivait, s'il n'ajoutait aussi : « Et tel a été de tout « temps le droit des gens relatif à la guerre. Loccenius, *de Jure maritimo*, *lib.* 1, *cap.* 4, *n°* 9, *fol.* « 41 *et seq.*, étend même la prohibition aux vi« vres et munitions de bouche, de même que l'ar« ticle 5 du règlement du roi de Danemarck en date « du 5 avril 1710 : mais par nos lois et le droit « commun, elle n'a lieu en cette partie que par « rapport aux places assiégées et bloquées (1). »

Cependant Valin nous apprend que, pendant la guerre de 1700, le goudron fut compris par la France au nombre des objets de contrebande, parce que les ennemis le déclarèrent tel.

Des publicistes de nos jours établissent la distinction suivante : ils appellent contrebande absolue ou contrebande de première classe les objets qui ne servent qu'à la guerre, parmi lesquels ils font figurer ceux qui n'étant par eux-mêmes ni armes, ni munitions, en sont l'accessoire et en facilitent l'usage. Ils nomment contrebande de seconde classe, les objets qui ont une double utilité, pacifique et guerrière, en exceptant toutefois les vivres et tous les articles de première nécessité, parce que l'usage qu'on en fait pendant la guerre n'est pas autre que l'usage qu'on en fait pendant la paix. Ils n'accordent aux belligérants, à l'égard

(1) *Traité des Prises*, ch. 5, sect. 6, §§ 1, 2 et 3.

de cette seconde classe de contrebande, que le droit d'empêcher qu'elle arrive à la destination de l'ennemi (1).

Ainsi tout le monde est d'accord pour ranger dans la catégorie des marchandises de contrebande les armes et les munitions de guerre confectionnées, car il est évident pour chacun que porter à l'un des belligérants des objets de cette nature, c'est venir véritablement à son aide. Le même accord est loin d'avoir lieu lorsqu'il s'agit de matériaux à l'état brut ou à l'état de préparation incomplète, mais servant à la confection des instruments de guerre ; ou bien lorsqu'il s'agit de marchandises indispensables en tout temps pour les usages civils et pacifiques, mais dont l'emploi est utile aussi à la guerre. Ici, en effet, l'évidence d'une coopération réelle n'existe plus. Il est douteux, par exemple, qu'on soit en droit de réputer contrebande le fer et l'acier en barre ou le plomb, parce qu'avec ces métaux on forge des armes et l'on fond des balles ; le soufre, le salpêtre et le charbon, parce que la combinaison de ces trois substances forme la poudre ; parce qu'il est défendu aux neutres de fournir aux partis ennemis l'un de l'autre des navires de guerre , il est douteux qu'on

(1) Jo. Nicol. Tetens, *Considérations*, etc. p. 108-114. — M. G. Massé, *Droit commercial*, etc., t. 1, p. 208-215.

puisse leur défendre de fournir à ces mêmes ennemis les matériaux propres à l'équipement des navires, tels que le goudron et le chanvre ou des bois propres à la construction. Ceux qui croient à l'infaillibilité du Pape décideront affirmativement cette question, car c'est ainsi que le Pape l'a décidée autrefois dans le droit canon (1).

Mais ce serait là exagérer, dans ses conséquencees, le principe en vertu duquel les sujets des puissances neutres doivent s'abstenir de fournir des secours de guerre aux nations belligérantes. En principe abstrait, ou, comme on dit, en droit naturel, les neutres ont le droit de continuer pendant la guerre toute espèce de commerce pacifique, et par ces mots, commerce pacifique, on doit entendre tout commerce qui a lieu ou qui peut avoir lieu en temps de paix. On ne peut pas sans abus exclure de ce commerce les marchandises utiles aux usages civils et pacifiques,

(1) Le pape Alexandre III, par une constitution de l'an 1179, frappait d'excommunication, de confiscation générale de leurs biens, et même de servitude au profit des capteurs, les chrétiens qui, dans les guerres contre les Sarrazins, porteraient à ceux-ci des armes, du fer et des agrès de navires (*arma, ferrum et ligamina galearum*); et le pape Clément V, l'an 1310, prononçait des peines semblables contre les chrétiens qui porteraient aux mêmes ennemis du fer, des chevaux, des armes, des victuailles et autres marchandises (*ferrum, equos, arma et alia vetita, nec non victualia et mercimonia.* (Corpus juris canonici, Decretalium lib. 5, tit. 6, *de Judæis, Sarracenis*, etc., cap. 6; — Et Extravagantium lib. 5, tit. 2, *de Judæis*, cap. 1.)

sous le prétexte que ces marchandises sont utiles aussi en temps de guerre ; la prohibition ne doit s'étendre qu'aux seuls objets qu'on ne peut évidemment employer qu'à la guerre pour l'attaque et pour la défense, comme les armes, et les munitions indispensables à l'usage de ces armes. Si l'on pousse plus loin cette prohibition, on est obligé pour la justifier de faire des distinctions, de tenir compte des circonstances de la guerre, d'invoquer en faveur des belligérants le droit de nécessité, et on ne peut pas poser une règle absolue applicable à tous les cas.

A travers toutes les dissidences des publicistes, nous partageons donc l'avis de ceux qui pensent que la liberté du commerce des neutres doit être le principe général, et qu'il ne doit y être apporté d'autres restrictions que celles qui sont une conséquence immédiate et forcée de l'état de guerre entre les belligérants.

En conséquence, notre opinion, relativement à la contrebande de guerre, au point de vue rationnel, est :

1° Que les armes et instruments de guerre quelconques, et les munitions de toute sorte servant directement et exclusivement à l'usage de ces armes, sont les seuls objets qui soient généralement et nécessairement contrebande de guerre ;

2° Que les matières premières ou marchandises de toute espèce propres aux usages pacifiques,

bien qu'elles puissent servir également à la confection ou à l'usage des armes, instruments ou munitions de guerre, ne sont point comprises régulièrement dans cette contrebande ; que tout au plus est-il permis à une puissance belligérante, eu égard à quelque circonstance particulière propre à justifier cette mesure, de déclarer contrebande telle ou telle de ces marchandises ; mais qu'une telle déclaration ne doit être qu'une exception extraordinaire, limitée au cas où ces marchandises formeraient véritablement une *contrebande déguisée*, et de nature, par conséquent, à confirmer la règle générale plutôt qu'à l'infirmer ;

3o Que les vivres et tous objets de première nécessité ne peuvent en aucun cas et pour quelque motif que ce soit, être rangés dans la contrebande de guerre, sauf les droits résultant du blocus ;

4° Enfin que, quant à l'énumération textuelle des objets qui rentrent dans l'une ou dans l'autre de ces catégories, et notamment quant à l'énumération des armes, instruments ou munitions directement et exclusivement propres à la guerre, ce n'est là qu'une chose d'application, qui est susceptible de varier, et que la science théorique ne peut pas avoir la prétention de fixer, puisque ce point dépend de l'état de l'art militaire à chaque époque.

Tels sont les principes que nous croyons fondés en raison, et que les diplomates doivent, selon

nous, dans l'occasion, prendre pour guide et s'attacher à faire prévaloir, lorsqu'il s'agit de stipuler, dans les traités, des dispositions relatives à cette matière.

Du reste, si nous examinons la question dans les dispositions textuelles des traités, nous verrons que, malgré les oscillations ou la divergence que présentent quelques-unes de ces dispositions, la tendance la plus générale du droit international posisif est aujourd'hui conforme aux règles rationnelles que nous venons d'exposer, et que le plus grand nombre des traités arrivent à la consécration de ces règles.

Tous les traités publics s'accordent universellement à déclarer contrebande les objets qui peuvent servir à l'attaque ou à la défense, tels que les armes et les munitions de guerre de toute espèce, au nombre desquelles ils comprennent le salpêtre et quelquefois le soufre (1). La plupart se bornent à

---

(1) On peut cependant citer quatre traités, mais très anciens, qui font exception à la règle générale, en permettant le transport en tous lieux de toute sorte de marchandises, même des armes et munitions de guerre, pourvu que ces dernières ne soient pas exportées des ports de l'un des belligérants. Ce sont ceux conclus en 1642 et 1654, entre l'Angleterre et le Portugal; – en 1647 entre l'Espagne et les villes Anséatiques; — en 1661, entre le Portugal et les Pays-Bas. (*Voy.* Dumont, t. 6.)

cette indication; d'autres, pour éviter la possibilité d'une interprétation abusive, poussent la précaution jusqu'à faire une contre-énumération des munitions navales nécessaires à l'équipement des navires et de certains métaux et minéraux à l'état brut ou à l'état de préparation incomplète, et stipulent formellement que tous ces objets ne seront jamais considérés comme étant de contrebande.

Par le traité de commerce conclu à Utrecht entre la France et la Grande-Bretagne, renouvelé et confirmé par ceux d'Aix-la-Chapelle, en 1748, de Paris, en 1763, et de Versailles, en 1783, les marchandises de contrebande sont strictement bornées aux seules munitions de guerre. Le traité de 1786, article 22, entre ces deux puissances, indique aussi toute sorte d'instruments de guerre servant à l'usage des troupes, et les chevaux avec leurs harnais. Dans son article 23, il excepte formellement entre autres matières dont il fait l'énumération : « Toute sorte de draps et tous autres ouvrages de manufacture de laine, de lin, de soie, de coton et de toute autre matière; tous genres d'habillements avec les choses qui servent ordinairement à les faire; l'or, l'argent monnayés et non monnayés et tous les autres métaux, le charbon; toute sorte de grains et de légumes, et généralement toutes les provisions servant à la nourriture et à la subsistance des hommes; les munitions navales et nommément les ancres et les bois de construction; enfin,

toutes marchandises qui n'ont pas pris la forme de quelque instrument ou attirail servant à l'usage de la guerre sur terre ou sur mer, et toutes celles qui sont préparées ou travaillées pour tout autre usage. »

Telle est encore la disposition de l'article 24 du traité de 1778, entre la France et les Etats-Unis, et celle de l'article 24 de celui du 8 octobre 1782, entre cette dernière puissance et la Hollande, lequel, après avoir indiqué comme contrebande les armes et munitions de guerre, le salpêtre, le soufre, les soldats, chevaux et équipages de chevaux, a soin d'ajouter : « Tous autres effets et marchandises non spécifiés ci-dessus expressément, et même toute sorte de matière navale, quelque propres qu'elles puissent être à la construction et à l'équipement des vaisseaux de guerre, ou à la fabrique de machines de guerre, soit terrestres, soit maritimes, ne seront censées, ni à la lettre, ni selon quelque interprétation prétendue d'icelle quelconque, devoir être ou pouvoir être comprises au nombre des effets prohibés et de contrebande. »

Dans sa déclaration des principes de la neutralité armée, et dans tous les traités nombreux qu'elle a conclus avec plusieurs états, conformément à ces principes, la Russie se réfère pour la détermination de la contrebande de guerre aux stipulations de son traité de commerce de 1766 avec la Grande-Bretagne, dont l'article 11 comprend seulement

sous ce nom « tous canons, mortiers, mousquets, pistolets, bombes, grenades, boulets, balles, fusées, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, épées, ceinturons, gibernes, selles et brides, au delà de la quantité qui peut être nécessaire pour l'usage du vaisseau ou pour celui de chaque homme servant à bord du vaisseau ou y étant comme passager. »

L'article 3 de la convention du 17 juin 1801, entre la Grande-Bretagne et la Russie, à laquelle ont accédé le Danemarck et la Suède, se borne à la même énumération.

D'un autre côté, quelques autres traités classent parmi les objets de contrebande les munitions navales servant à l'équipement des navires et les matériaux bruts propres à la construction. Parmi ces traités, il en est bien peu dans lesquels la France figure comme partie contractante; on peut citer celui du 23 août 1742, avec le Danemarck, qui comprenait le goudron et la poix-résine, les toiles à voiles, chanvres et cordages, les mâts et les bois de construction. Celui de 1794, entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, mentionne, à l'article 18, outre les armes et les munitions de guerre, les bois de construction, le goudron, la résine, le cuivre en lames, les voiles, le chanvre et les cordages, et en général tout ce qui peut servir directement à l'équipement des navires, le fer brut et les planches de sapin étant seuls exceptés.

Au nombre des traités conclus depuis 1815, qui restreignent la contrebande de guerre aux armes de toute espèce et aux munitions qui en dépendent, se trouvent les suivants :

Traités entre :

Les Etats-Unis et la république de Colombie, du 3 octobre 1824, art. 14. — Les Etats-Unis et la fédération de l'Amérique centrale, de 1825, art. 16 et 17.—Le Brésil et la Prusse, du 9 juillet 1827, art. 11. — Le Brésil et les villes Anséatiques, du 17 novembre 1827, art. 10. — Le Brésil et le Danemarck, du 26 avril 1828, art. 10.—La Hollande et la république de Colombie, du 1er mai 1829, art. 18. — La Prusse et le Mexique, de 1831, art. 12. — Le Chili et les Etats-Unis, du 16 mai 1832, art. 14. — La France et la république de Bolivie, du 9 décembre 1834, art. 20 (1). — La France et le Texas, du 25 septembre 1839, art. 6 (2).

Sans pousser plus loin l'énumération des traités qui font une classification des marchandises de contrebande, disons seulement que le plus grand nombre de ces traités, les plus importants et les plus récents, s'accordent à ne considérer comme tels que les armes de guerre de toute espèce et les munitions de guerre, en comprenant à tort ou à raison parmi

(1) *Annales maritimes et coloniales*, 1837, t. 2, partie officielle, p. 680.

(2) *Ibid.*, 1840, t. 2, p. 751.

ces dernières, le salpêtre et quelquefois le soufre. Ceux qui mettent dans la même catégorie les munitions navales, sont en petit nombre et forment exception.

Après la détermination de ce qu'on doit entendre par marchandises de contrebande de guerre, il reste à examiner jusqu'où s'étendent les droits que la loi internationale reconnaît aux belligérants sur les navires neutres chargés en tout ou en partie de ces marchandises en destination pour l'ennemi.

Il faut observer d'abord qu'il n'y a lieu à l'exercice d'aucun droit, lorsque des objets déclarés contrebande ne se trouvent pas à bord d'un navire en quantité plus grande que celle nécessaire à sa défense et à son usage particulier. C'est là une réserve toujours faite ou toujours sous-entendue. Mais s'ils vont au delà de ce qu'exige une consommation raisonnable, s'ils sont en quantité trop considérable pour qu'on ne puisse plus dire qu'ils ne font pas partie de la cargaison, la destination pour le commerce en devient évidente, et le belligérant est en droit de prendre des mesures pour empêcher qu'ils soient portés à son ennemi.

Les anciennes ordonnances françaises antérieures à celle de 1681 se bornaient à prescrire d'arrêter et d'amener dans un port les navires neutres ainsi chargés, et de saisir et garder les articles de contrebande en payant le prix de leur valeur, dont l'es-

timation raisonnable devait être faite par l'amiral ou par son lieutenant(1).

Tout le monde conviendra que limiter à ce point les droits des belligérants, c'est laisser une grande latitude au commerce de contrebande. Les neutres, en effet, n'ont rien à risquer, si ce n'est l'arrêt et la détention momentanés de leurs navires, et cet arrêt et cette détention, bien qu'ils soient une gêne réelle, ne sont pas une punition suffisante pour une infraction incontestable au droit des gens. Selon les principes de justice, la confiscation pure et simple des objets prohibés n'est pas une pénalité trop sévère.

Mais y a-t-il quelque chose à ajouter à cette pénalité? notamment, la confiscation peut-elle s'étendre au navire et à la partie innocente de la cargaison?

Plusieurs distinctions ont été faites sur ce point par divers publicistes ou par quelques règlements intérieurs.

En les réunissant et les résumant toutes, il en résulterait que le navire et sa cargaison entière seraient confiscables dans les cas suivants :

Si les marchandises de contrebande composent les trois quarts de la valeur du chargement;

Si le navire et les marchandises innocentes ap-

(1) *Voy.* ci-dessus, p. 92 et 93, l'article 69 de l'Édit sur l'Amirauté de l'année 1584.

partiennent au propriétaire de la contrebande ;

Si le transport de la contrebande est fait avec les circônstances frauduleuses de faux papiers et de fausse destination ;

Enfin, si le navire servant au transport de la contrebande appartient à un propriétaire expressément obligé, par les traités existants entre son pays et le pays capteur, à s'abstenir de fournir de pareils articles à l'ennemi.

La première de ces distinctions se trouve dans l'article 1[er] du règlement de Louis XVI, du 26 juillet 1778;

La seconde, approuvée par Bynkershoek, qui la considère comme conforme à la raison, est reproduite par divers publicistes, notamment par l'honorable M. Wheaton, dans l'ouvrage duquel nous trouvons également l'énumération des deux autres cas (1).

Nous croyons fermement, quant à nous, que suivant la raison internationale, aucune de ces distinctions ne serait à faire, et que, dans aucun cas, le navire porteur de la contrebande ni les marchandises innocentes ne devraient être confisqués.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que les sujets des états neutres, étrangers à la querelle des puissances belligérantes, conservent, en principe,

---

(1) Wheaton, *Elem. of internat. law*, t. 2, p. 217.

la liberté de commercer avec chacune de ces puissances. Lorsque, dans ce commerce, ils portent, soit à l'une, soit à l'autre, soit à toutes les deux, des articles de nature à servir directement et exclusivement à la guerre, ils ne font pas acte d'ennemis, mais acte de commerçants : nul des belligérants n'est donc autorisé à les traiter, pour ce fait, en ennemi, et à déclarer, à ce titre, de bonne prise le navire neutre et la cargaison innocente.

Toutefois, il est vrai qu'en étendant leur commerce à de pareils objets, ils blessent les intérêts de l'une ou de l'autre des puissances en guerre, et s'exposent à l'exercice du droit reconnu à ces puissances, de mettre obstacle à de pareils transports. La conséquence forcée, c'est que ces marchandises pourront être arrêtées dans la route; et la raison internationale ajoute, pour donner plus d'efficacité à la prohibition, qu'elles seront confiscables.

Cette confiscation est une punition logique, qui découle de la nature même des choses, et qui se proportionne d'elle-même à la gravité de l'infraction, puisqu'elle atteint tous les objets prohibés : peu ou beaucoup, selon que ces objets étaient en petite ou en grande quantité. Aller plus loin, confisquer le navire neutre et les marchandises non interdites, ce serait appliquer une peine variable et arbitraire dans son étendue, tombant souvent sur des innocents, et injustifiable, même dans les cas particuliers précités.

En effet, dans le premier cas, c'est-à-dire si les articles de contrebande composent les trois quarts de la valeur du chargement, ou même davantage, la confiscation se proportionnera à la gravité du fait, elle atteindra les trois quarts du chargement, ou même davantage : voilà l'aggravation logique de la peine. Mais comment le capteur serait-il autorisé à traiter en ennemi le navire neutre commerçant, et à se l'approprier à titre de prise? Comment surtout aurait-il le droit d'atteindre les marchandises étrangères à la contrebande, et appartenant peut-être à d'autres propriétaires?

Dans le second cas, c'est-à-dire lorsque le navire, les articles non prohibés et la contrebande appartiennent ensemble à la même personne, qu'est-ce que cette circonstance ajoute à la gravité de l'infraction? Comment cette personne serait-elle plus punissable qu'une autre? La peine ne tomberait pas, il est vrai, sur un innocent; mais pourquoi tomberait-elle plus forte ici que dans d'autres cas? Et quelle proportion équitable aurait cette peine, puisque quelques articles prohibés suffiraient pour faire confisquer tout un navire et toute une riche cargaison; de telle sorte que, plus la contrebande serait en petite quantité dans le chargement, plus la punition serait grande? Le fond de la pensée serait toujours ici de traiter le commerçant en ennemi ; de dire : Nous tenons tes biens; quels qu'ils soient, nous les gardons. Mais, nous le répétons, il

n'est pas ennemi, il est commerçant : il ne s'agit pas d'actes d'un gouvernement qui romprait la neutralité, mais d'actes de particuliers qui exercent leur trafic.

Dans le troisième cas, lorsque le transport de la contrebande est fait avec les circonstances frauduleuses de faux papiers et de fausse destination, si ces faux sont tels qu'ils constituent un crime de piraterie du droit des gens, ou bien un crime ou un délit quelconque puni par les lois intérieures du pays auquel appartient le navire, il y aura lieu, sans doute, d'y appliquer les dispositions répressives de pareils faits, selon les lois qui les régissent et les juridictions compétentes pour chacun d'eux; mais ces crimes ou délits sont distincts du fait de contrebande; ils ne doivent pas être confondus avec elle, et nous ne voyons pas comment ils pourraient donner au capteur le droit de confisquer le navire et toute sa cargaison pour cause de contrebande.

Enfin, le quatrième cas ne nous paraît pas de nature à justifier davantage cette confiscation. L'obligation, pour les commerçants neutres, de s'abstenir de la contrebande de guerre, existe indépendamment des traités; elle devient plus précise, mieux déterminée dans ses objets, lorsqu'elle est stipulée expressément dans un traité public, avec énumération des marchandises prohibées; mais elle ne devient pas plus forte pour cela, et la pénalité n'en est

pas aggravée, à moins que le traité ne stipulât l'application d'une peine particulière, et alors il faudrait s'en tenir à cette peine. En un mot, ou le traité ne dit rien quant à la peine, et dans ce cas il n'y a rien à ajouter à la pénalité commune; ou le traité contient quelque disposition répressive spéciale, et alors il faut s'en tenir à ses termes.

Nous croyons donc démontré que le transport de la contrebande de guerre n'emporte par lui-même, et dans tous les cas, d'autre droit pour le capteur, que celui de confisquer les marchandises prohibées.

L'opinion que le navire est également confiscable dans plusieurs circonstances, a fait naître une autre question : celle de savoir si pour que le navire puisse être confisqué, il faut qu'il soit pris en flagrant délit, c'est-à-dire porteur encore de la contrebande de guerre, dans le cours de son voyage vers le port ennemi ; ou s'il est confiscable même au retour, après avoir rendu les marchandises de contrebande à destination ?

La jurisprudence des Cours des prises en Angleterre n'est pas sans variation sur cette question; cependant elle paraît généralement conforme à l'avis que le juge sir William Scott, dans l'affaire du navire *l'Ionina*, en août 1800, énonçait en ces termes : « La règle relative à la contrebande, telle que je l'ai toujours entendue, est que les articles doivent être pris *in delicto*, pen-

dant le cours même du voyage vers le port ennemi. Suivant l'interprétation actuelle de la loi internationale, on ne peut pas généralement faire de saisie au retour du voyage (*You cannot generally take the proceeds in the return voyage*). Sans doute, du moment que le navire a quitté le port pour une destination hostile, l'infraction est complète, et il n'est pas nécessaire d'attendre que les marchandises soient au moment même où on cherche à les faire entrer dans le port ennemi ; mais à part cela, si les marchandises ne sont pas prises *in delicto*, durant le cours actuel d'un tel voyage, la pénalité n'y est pas, de nos jours, généralement applicable (1). »

Malgré cet avis, qui n'est pas, du reste, énoncé sans quelque réserve, M. Wheaton relève plusieurs décisions des juridictions anglaises sur les prises, par lesquelles, dans des cas de contrebande, compliqués de faux papiers et de fausse destination, une règle différente, étendant la confiscation même au retour du voyage, aurait été appliquée. L'honorable publiciste conteste à bon droit la justice de ces décisions : « Si l'on admet, dit-il, la confiscation comme possible bien que l'offense ne continue plus, il faudra étendre cette mesure indéfiniment; non-seulement au retour du voyage, mais

---

(1) Robinson, *Adm. Rep.*, vol. 3, p. 168, affaire de *l'Ionina*.

à tous les voyages à venir et à toutes les cargaisons futures du navire, qui ne serait ainsi jamais purifié de la contagion communiquée par les articles de contrebande (1). »

Sans doute, si la question pouvait s'élever pour nous, nous adopterions sans restriction cet avis de M. Wheaton. Mais puisque, dans notre opinion, la confiscation pour contrebande de guerre ne peut s'appliquer qu'aux articles prohibés et jamais au navire ni à la cargaison innocente, il est évident que du moment que les marchandises de contrebande ne sont plus à bord, qu'elles sont parvenues à destination ou en lieu de sûreté, il n'y a plus rien à confisquer, et que la question relative au retour du voyage ne se présente même pas.

Si, des théories purement rationnelles, nous passons à nos règlements intérieurs, et surtout aux traités publics, nous y trouverons la confirmation des principes par nous adoptés.

L'ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1681, art. 11, titre des prises, prononce la confiscation des marchandises de contrebande (2) ; et

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, t. 2, p. 218 et 219, avec la note 52.

(2) « Les armes, poudres, boulets et autres munitions de guerre, même les chevaux et équipages qui seront transportés pour le service de nos ennemis, seront confisqués en quelque vaisseau qu'ils

Valin, en commentant cet article, dit : « Mais il faut observer qu'il n'y a que les choses prohibées qui soient sujettes à confiscation, aux termes de notre article, sans toucher au navire ni au reste de son chargement. Ainsi le navire doit être relâché avec le surplus de sa cargaison ; et c'est ce qui est formellement décidé tant par l'art. 4 du règlement du 23 juillet 1704, que par l'article aussi quatrième du règlement du 21 octobre 1744 ; ce qui est encore répété dans l'art. 14 (1). »

Il est vrai que le règlement de Louis XVI, du 26 juillet 1778, dont nous avons déjà parlé, alla plus loin, en prononçant la confiscation de la cargaison entière et du navire, lorsque les marchandises de contrebande composent les trois quarts de la valeur du chargement. Nous croyons que les neutres furent fondés à se montrer mécontents d'une pareille disposition (2), et que cette disposition d'une sévérité beaucoup trop grande, doit être abandonnée comme contraire aux principes de la loi internationale. Il n'est pas besoin de faire observer que cet article ne pourrait, dans tous les

---

soient trouvés, et à quelque personne qu'ils appartiennent, soit de nos sujets ou alliés. »

(1) Valin, *Traité des Prises*, ch. 5, sect. 6, § 7.

(2) Les neutres, dit M. de Flassan, furent mécontents de la partie de l'article 1er portant, qu'un vaisseau chargé aux trois quarts de contrebande pour l'ennemi serait saisi en totalité. *Hist. de la Diplomat. franç.*, t. 7, p. 185.

cas, recevoir d'application qu'à l'égard des états avec lesquels la France n'a pas de conventions contraires.

Quant aux traités publics, Bynkershoek et Vattel nous apprennent qu'au XVIII[e] siècle la pénalité adoptée contre la contrebande de guerre par l'ordonnance française de 1681, était aussi la seule reconnue par les lois positives internationales (1).

Le même Bynkershoek, tout en considérant comme raisonnable d'envelopper dans la même confiscation les articles prohibés, les articles non prohibés et le navire, lorsque le tout appartient au même propriétaire, énumère plusieurs édits des Etats Généraux et plusieurs conventions internationales, desquels il résulte que, de son temps, le droit des gens positif, fondé sur les actes diplomatiques, défendait, dans tous les cas, la confiscation du navire et des marchandises permises (2).

Presque tous les traités publics conclus depuis l'époque où vivaient ces deux écrivains, se bornent à déclarer confiscable la partie de la cargaison consistant en contrebande et stipulent que le na-

---

(1) BYNKERSHOEK, *Quæst. Juris publici,* lib. 1, cap. 10 et 12.— VATTEL, *Droit des Gens,* lib. 3, ch. 7, § 113.

(2) « Hæc est sententia pactorum et edictorum; si ex iis jus gentium metiamur, dicendum videbatur, nunquam naves, nunquam merces licitas publicari ob merces illicitas, quæ eadem nave vehuntur. » (*Quæst. Juris publici,* cap. 12.)

vire, préalablement saisi et emmené dans un port par le capteur, doit être relâché après la procédure avec le surplus de la cargaison.

Le traité du 30 sept. 1800, entre la France et les Etats-Unis, parle même expressément du cas où le navire et toute la cargaison appartiendraient au propriétaire de la contrebande, sans attacher à cette circonstance aucune aggravation de pénalité. Il est dit dans cet acte diplomatique, à l'art. 13 : « Le bâtiment, ainsi que le reste de la cargaison, seront regardés comme libres, et ne pourront en aucune manière être viciés par les marchandises de contrebande, soit qu'ils appartiennent à un ou à différents propriétaires. »

Enfin un grand nombre de traités, parmi lesquels figurent les plus récents, à la disposition qui autorise seulement la confiscation des marchandises prohibées, ajoutent la clause suivante : « Si le patron du navire arrêté avec de la contrebande de guerre à son bord, consent à livrer sur-le-champ les marchandises prohibées à son capteur, celui-ci devra se contenter de cet abandon volontaire, sans retenir, molester ni inquiéter en aucune manière le navire ni l'équipage, qui pourra dès ce moment même poursuivre sa route en toute liberté, à moins que la quantité des articles de contrebande ne soit si grande, ou leur volume si considérable, qu'ils ne puissent être reçus sans de graves inconvénients à bord du navire capteur. » Cette stipulation est

faite dans presque toutes les conventions conclues depuis 1815 par les Etats-Unis avec les républiques du Nouveau-Monde.

Il est une doctrine, professée et mise en pratique par les Anglais, d'après laquelle, indépendamment des traités et contrairement à leurs stipulations, les munitions navales, les comestibles et provisions de bouche, et généralement toute sorte d'objets d'un usage commun à la guerre et à la paix, destinés pour l'ennemi, doivent être, dans certaines circonstances, considérés comme étant de contrebande ou de *quasi-contrebande*.

« Supposons, disent les partisans de cette doctrine, qu'une armée navale soit à équiper et à approvisionner dans un port de l'un des belligérants, et que l'on prépare des magasins dans ce but, dès lors toute sorte de livraisons apportées sur les lieux par les neutres sont justement considérées comme contrebande, même quand elles ne le seraient pas par leur nature. Elles deviennent illicites par les seules circonstances. On peut les nommer *contrebande par accident*. Le blé même et l'argent sont choses prohibées dans ce cas. »

Suivant ce systême on va plus loin, et, à part cette supposition de l'armement d'une flotte, on dit encore : « La nature du port où sont transportées les marchandises, sert à distinguer si leur destination est pour les usages ordinaires de la vie, ou

pour un usage militaire. Si ce port est tout à fait commercial, il doit être entendu qu'elles sont destinées à des usages civils, quoiqu'une frégate ou d'autres navires de guerre y puissent être construits occasionnellement. Au contraire, si le caractère prédominant du port est celui d'un port d'armement militaire, on doit entendre qu'elles ont une destination guerrière, quoique des navires marchands fréquentent la place et quoiqu'il soit possible qu'elles n'aient pas d'autre usage que la consommation civile (1). »

D'après cela, il n'y aurait pas de marchandises dont le transport ne pût devenir illégitime ; cette contrebande *par accident*, ainsi généralisée, serait, à notre avis, mieux nommée contrebande *ad libitum*, puisqu'elle serait abandonnée sans limite à l'arbitre de chacun, soit quant aux circonstances de la guerre qu'on prétendrait y donner lieu, soit quant aux objets quelconques qu'elle pourrait comprendre.

Du reste, ceux-là même qui admettent ce système, mitigent la pénalité ordinaire applicable contre la véritable contrebande de guerre ; ils soumettent seulement la contrebande accidentelle à la préemption ; c'est à dire qu'ils n'accordent aux bel-

(1) Voyez l'exposition et la réfutation de cette doctrine anglaise dans WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 191 à 210. — *Hist. des Progrès du Droit des Gens*, p. 285 à 297.

ligérants le droit de la retenir définitivement qu'après avoir payé le prix de sa valeur au lieu de destination, les navires et le reste de leur cargaison étant ensuite relâchés.

Le gouvernement anglais, dans quelques conventions publiques qu'il a conclues, a réussi à faire adopter sa doctrine.

L'art. 18 de son traité de 1794 avec les Etats-Unis, dont nous avons parlé ci-dessus, porte : « Et « attendu que la difficulté de préciser les cas où « les provisions de bouche et autres articles qui en « général ne sont pas de contrebande, peuvent « être considérés comme tels, fait qu'il est néces- « saire de pourvoir aux inconvénients et aux mé- « sintelligences qui pourraient en résulter : il est « convenu que toutes les fois que ces articles, deve- « nus de contrebande suivant les lois existantes des « nations, seront capturés, il ne sera pas permis de « les confisquer, mais il sera accordé aux proprié- « taires une indemnité prompte et complète : les « preneurs, ou, à leur défaut, le gouvernement sous « l'autorité duquel ils agissent, feront payer aux « maîtres ou aux propriétaires des bâtiments, la va- « leur entière de ces mêmes acticles, en y ajoutant « un profit mercantile raisonnable, et de plus « ils paieront le fret, ainsi que les frais de re- « tard. »

Mais une pareille stipulation est trop vague pour qu'on puisse y attacher une signification con-

cluante. C'est ce qu'établissaient fort justement, suivant les instructions de M. Jefferson, les commissaires américains membres de la commission mixte constituée pour décider sur les réclamations des citoyens des Etats-Unis au sujet des captures et confiscations de leurs propriétés, faites sous l'autorité du gouvernement anglais, en exécution de ses ordres du conseil rendus pendant la guerre de la révolution française :

« Quant au dix-huitième article du traité de 1794 entre les Etats-Unis et l'Angleterre, disaient les commissaires américains, il avait évidemment laissé la question dans l'état où il l'avait trouvée ; les deux parties contractantes ne pouvant s'accorder sur une définition des cas où les provisions et les articles qui ne sont pas généralement de contrebande, peuvent être regardés comme tels (le gouvernement américain voulant limiter ce principe aux seuls objets destinés aux places assiégées, bloquées ou investies, tandisque le gouvernement anglais maintenait qu'il fallait l'étendre à tous les cas où l'on peut espérer de réduire l'ennemi par la famine), ces deux parties s'entendirent pour stipuler « que lorsque lesdits objets deviennent de contrebande suivant le droit des gens et sont pour cette raison saisis, ils ne seront pas confisqués, mais que les propriétaires seraient pleinement indemnisés de la manière prévue dans ledit article. Quand le droit des gens existant à l'époque où le

cas se présente, prononce que les articles sont de contrebande, ils peuvent être saisis pour cette raison, autrement ils ne peuvent pas être saisis. De cette manière chaque partie eut la liberté de décider dans quel cas le droit des gens se prononce pour la contrebande ou contre, et aucune des deux n'était obligée de suivre le jugement de l'autre. Si l'une des parties, sous le faux prétexte d'être autorisée par le droit des gens, faisait une saisie, l'autre avait toute liberté de la contester, d'en appeler à ce droit des gens, et, si elle le trouvait convenable, d'avoir recours aux représailles et à la guerre. »

Sur ce considérant et sur plusieurs autres, une indemnité complète fut accordée par les commissaires nommés d'après l'art. 7 du traité de 1794, aux propriétaires américains des vaisseaux et des cargaisons saisis en vertu des ordres du conseil, tant pour la perte du marché que pour les autres suites de la détention (1).

La convention entre la Grande-Bretagne et la Suède, du 25 juillet 1803, consacre aussi, entre les parties contractantes, le droit de détention et de préemption (2).

---

(1) WHEATON, *Hist. des Progrès*, etc., p. 296 et 297.

(2) Art. 2. Les croiseurs de la puissance belligérante exerceront le droit de détenir les bâtiments de la puissance neutre, allant aux ports de l'ennemi avec des chargements de provisions ou de poix résine, goudron, chanvre et généralement tous les articles

Une pareille doctrine est l'exagération injuste des effets qu'on peut attribuer raisonnablement aux nécessités de la guerre ; elle contient l'oubli complet du droit des neutres, et le sacrifice permanent de ces droits aux convenances des belligérants.

Il n'y a de contrebande de guerre, suivant la loi commune, que les armes, instruments et munitions servant directement et exclusivement à la guerre ; les neutres doivent, indépendamment même de tout traité, s'abstenir du commerce de pareils objets avec l'un ou l'autre des ennemis ; quand ils se hasardent à faire ce commerce, ils savent bien à quoi s'en tenir ; ils savent bien que le but des objets qu'ils fournissent est uniquement la guerre ; ils sont légitimement responsables ; ils s'exposent sciemment et volontairement à la saisie et à la confiscation de ces objets.

---

non manufacturés servant à l'équipement des bâtiments marchands (le hareng, fer en barres, acier, cuivre rouge, laiton, fil de laiton, planches et madriers, hosseaux de chêne et espars, pourtant exceptés) ; et si les chargements, ainsi exportés par les bâtiments de la puissance neutre sont du produit du territoire de cette puissance, et allant pour compte de ses sujets, la puissance belligérante exercera dans ce cas le droit d'achat, sous la condition de payer un bénéfice de dix pour cent sur le prix de la facture du chargement fidèlement déclaré, ou du vrai taux du marché, soit en Suède, soit en Angleterre, au choix du propriétaire, et, en outre, une indemnité pour la détention et les dépenses nécessaires. » (MARTENS, *Recueil*, t. 10, p. 526. — SCHOELL, *Hist. des Traités*, t. 6, p. 104, 05.)

Mais du moment que les marchandises peuvent servir à la fois aux usages civils et pacifiques et aux usages de la guerre, le même raisonnement ne peut plus être fait ; on ne peut plus dire que le neutre coopère sciemment et inévitablement par de telles fournitures aux approvisionnements militaires de l'ennemi ; il livre ces fournitures sans être responsable de l'usage qui s'en pourra faire, sans avoir à s'inquiéter si cet usage sera pacifique ou guerrier. Décider autrement, ce serait annihiler, en réalité, le commerce des neutres : les marchandises de cette nature sont en si grande quantité, il y a tant de choses qui peuvent servir à la fois dans la paix et dans la guerre, que si ces choses étaient interdites on voit à peine ce qui resterait aux neutres pour objet de leur trafic. Il est vrai que quelques traités, par des stipulations spéciales, mettent au nombre des marchandises prohibées certains objets de la nature qui précède, c'està dire d'un usage commun à la guerre et à la paix, comme, par exemple, les rechanges marins soit de voilure, soit de mâture, soit de gréement, ou la poix, le goudron, ou tels autres objets particulièrement dénommés. Nous croyons que de pareilles stipulations entrent dans une mauvaise voie ; mais, du moins, il y a ces restrictions : 1° qu'elles ne sont obligatoires qu'entre les états qui les ont souscrites, tous les autres états y demeurant étrangers ; 2° qu'elles ne portent que sur certains objets nominativement dé-

signés, tous les autres objets restant dans la loi commune, c'est à dire dans le libre commerce ; 3° enfin, que les sujets de l'état qui a souscrit de pareilles conventions, sont bien avertis à l'avance de la prohibition particulière consentie par leur gouvernement.

Mais dans la doctrine de la contrebande par accident, telle que voudraient l'établir les Anglais, aucune de ces limites n'existerait ; toutes les marchandises quelconques, sans exception, même les provisions de bouche et les autres choses de première nécessité, seraient susceptibles d'être frappées à l'improviste, au gré de l'un et de l'autre des belligérants, du prétendu droit de préemption.

Ce droit prétendu ne peut s'appuyer sur aucune notion exacte de la contrebande; pour le justifier, on en est véritablement réduit à invoquer ce qu'on appelle le droit de nécessité (1).

Nous savons que plusieurs publicistes admettent la nécessité comme constitutive d'un droit extrême (2) ; dans notre opinion, la nécessité peut bien

(1) Wheaton, *Histoire des Progrès du droit des Gens*, p. 77 et 295.

(2) Grotius, *Droit de la Guerre et de la Paix*, liv. 2, chap. 2, § 6, n° 2 et 3. liv. 3, ch. 17, § 1 et suiv.—Vattel, *Droit des Gens*, liv. 2, ch. 9, § 119. — Kluebeb, *Droit des Gens moderne*, § 44, l'explique comme il suit : « L'obligation de se conserver soi-même

avoir pour effet de faire excuser la violation des droits d'autrui, mais elle ne fonde jamais un droit: l'idée d'excuse emporte par elle-même l'idée qu'il y a eu infraction. Quoi qu'il en soit, il faut, du moins, et rigoureusement, pour celui qui invoque un tel droit, ou plutôt une telle excuse, qu'il y ait eu véritablement nécessité; c'est-à-dire qu'il y ait pour lui impossibilité absolue de se sauver d'un péril imminent et majeur, autrement que par la lésion des droits d'autrui qu'il a commise; comme si un navire, manquant de vivres, dans une disette extrême, et loin encore de tout point de ravitaillement, en rencontre un autre pourvu de provisions de bouche et se fait céder, même par contrainte, une partie de ces provisions, sauf indemnité subséquente.

Mais les partisans du prétendu droit de préemption que les belligérants auraient à l'encontre des

---

« l'emportant sur toutes les autres, la lésion de quelque droit que « ce soit doit être excusée, si dans un cas de nécessité évidente et « absolue, un état, placé entre quelque obligation envers un autre « état et celle que lui impose sa propre conservation, donne la « préférence à la dernière et se dispense, en faveur de la nécessité, « appelée même par quelques-uns *droit de nécessité*, de la stricte « observation de la justice. Ce n'est point du tout ici ce qu'on a « appelé, assez improprement *droit de convenance*, un prétendu « droit fondé sur de simples avantages ou agréments à recueillir. « L'état qui se prévaut de la faveur de la nécessité, doit non-seu- « lement y mettre tous les ménagements possibles, mais aussi dé- « dommager, en tant que cela peut se faire, celui qui en souffre. »

neutres, ne l'entendent pas ainsi. Ils n'exigent pas, pour l'exercice de cette préemption, un cas de nécessité absolue et impérieuse, dans un péril imminent et majeur, auquel il serait impossible de se soustraire autrement : il leur suffit de l'intérêt, de la convenance des belligérants; c'est-à-dire qu'ils prétendent subordonner le commerce et la propriété des neutres, aux diverses utilités que les vicissitudes de la guerre peuvent faire naître pour chacune des puissances ennemies. On ne voit plus, en raison, de base légitime à ce sacrifice du droit des neutres; et, en fait, il n'y aurait plus de garantie contre les abus possibles. Les cas de nécessité impérieuse et inévitable sont rares et faciles à constater ; ceux de l'utilité, de la convenance, sont en nombre infini, variables au gré de chaque intéressé, et dépourvus de contrôle précis. C'est de cette nécessité ainsi entendue, ou pour mieux dire de cette convenance, qu'il est vrai de dire avec Bynkershoek : « Qu'est-ce qui en sera juge? car il est très facile de la prétexter (1). »

---

(1) « In tertio genere distinguit Grotius et permittit res promis-« cui usus intercipere, sed in casu necessitatis, si aliter me mea-« que tueri non possim, et quidem sub onere restitutionis. Ve-« rum, ut alia pæteream, quis arbiter erit ejus necessitatis, nam « facillimum est eam prætextere? An ipse ego, qui intercepi? Sic, « puto, ei sedet, sed in causa mea me sedere judicem omnes leges « omniaque jura prohibent, nisi quod usus, tyrannorum omnium « princeps, admittat, ubi fœdera inter principes explicanda sunt. »

Nous nous réunissons donc à cet auteur et à ceux qui, comme lui, refusent d'admettre, du moins avec la latitude qu'on voudrait y donner, la contrebande par accident (contrebande de troisième classe), non plus que le droit de préemption.

Toutefois, convaincu qu'il faut accorder quelque chose à l'imprévu et à l'exigence des situations en mer, nous admettons :

D'une part, quant à ce qui concerne les cas de nécessité, que la nécessité proprement dite, c'est-à-dire impérieuse, inévitable, dans un péril imminent et majeur, auquel il est impossible de se soustraire si ce n'est par la lésion du droit d'autrui, emporte, non-seulement durant la guerre, mais en tout temps, non-seulement pour les belligérants à l'encontre des neutres, mais pour tous, excuse d'une telle lésion, sauf l'obligation de réparer le préjudice qui en est résulté.

D'autre part, pour ce qui concerne la contrebande de guerre, bien qu'elle ne doive comprendre, suivant la loi commune, que les armes, instruments et munitions servant directement et exclusivement à la guerre, nous admettons cependant, ainsi que nous l'avons déjà dit page 166, la possibilité d'étendre, par extraordiraire, et à raison de circonstances particulières, cette contrebande à quelques

---

(*Quæst. juris publici*, lib. 1, cap. 10. De his, quæ ad amicorum nostrorum hostes non recte advehuntur.)

autres objets déterminés. Ainsi nous admettons que certaines choses d'une utilité majeure pour la guerre puissent recevoir des circonstances le caractère réel de contrebande, sans être des armes ou instruments de guerre entièrement confectionnés, ou des munitions servant directement et exclusivement à la guerre. Il ne faut pas, en effet, que les neutres puissent éluder, à l'aide de moyens déguisés, la prohibition qui pèse sur eux. Si les matériaux propres à confectionner les armes, les instruments ou les munitions de guerre sont tellement choisis et préparés ou sont portés dans des circonstances telles que la fabrication ou l'usage auquel ils sont destinés devienne incontestable, leur transport en pièces ou par matériaux séparés n'étant qu'un moyen d'éluder la défense, le capteur doit être autorisé, quand les faits sont constants, à reconnaître dans ces objets une véritable contrebande de guerre. Tel pourrait être, suivant les circonstances, le cas de bois de construction évidemment choisis et façonnés pour des vaisseaux de guerre, pour des affûts de canon ; de chaudières ou machines pour les bateaux à vapeur de l'ennemi ; de soufre et de salpêtre pour la fabrication de la poudre; ou d'autres éléments d'armes ou de munitions militaires. Nous pensons même que, par la suite, à mesure du développement et de l'importance qu'acquerra la marine militaire à vapeur, la houille, munition indispensable et majeure pour

cette marine, sera susceptible d'entrer dans cette catégorie, bien qu'elle soit aussi d'une grande utilité pour les usages industriels et pacifiques.

Mais là s'arrêtent les concessions que nous croyons raisonnable de faire aux intérêts des belligérants contre le commerce des neutres. Nous bornons ces concessions à certains objets spéciaux et en petit nombre, d'une utilité considérable pour la guerre, dans les cas seulement où ces objets constituent en réalité une contrebande déguisée.

Nous n'admettons pas que jamais, à raison de circonstances quelconques, le même raisonnement puisse s'étendre en masse à tous les objets qui peuvent être utiles à la guerre.

Encore moins qu'il puisse jamais s'étendre aux provisions de bouche ou autres marchandises de première nécessité, dont l'usage est permanent, tant dans la paix que dans la guerre.

Peu importe que ces marchandises fussent incontestablement destinées, dans l'intention du trafiquant neutre, au gouvernement ennemi, au ravitaillement d'une flotte : l'intérêt que l'un ou l'autre des belligérants peut avoir à priver son adversaire de ces objets, à le réduire par la détresse, par la disette, ne suffit pas pour entraver le commerce des neutres sous prétexte de contrebande.

Le droit international admet, en faveur des belligérants, pour satisfaire à cette sorte d'intérêt,

un autre moyen, que nous exposerons bientôt, celui du blocus, si l'un des ennemis est en force suffisante pour l'établir au préjudice de son adversaire ; mais les règles sur la contrebande de guerre y doivent rester étrangères.

On trouve dans plusieurs conventions publiques une clause qui défend aux neutres de transporter sur leurs navires des individus militaires au service de l'ennemi, mais qui n'indique pas la pénalité applicable aux contrevenants.

En fait, un pareil transport est beaucoup plus grave que le transport de marchandises de contrebande de guerre ; car si ce dernier peut, en quelque sorte, n'être considéré que comme un acte purement commercial, dont l'auteur n'est pas tenu, on pourrait dire, de prévoir les résultats, l'autre est un acte décidément hostile, sur la portée duquel il n'est plus permis de se méprendre. Le navire neutre qui transporte des gens de guerre pour le compte d'un état belligérant, se met évidemment au service de cet état ; il perd, dès lors, entièrement son caractère de neutre, et le belligérant opposé est en droit de le traiter tout à fait en ennemi.

On peut en dire autant d'un bâtiment neutre qui serait employé par un belligérant à transporter des dépêches. Car, ainsi que l'a dit un savant magistrat anglais, sir Wm. Scott : « Par la transmission d'une dépêche, on peut dévoiler le plan entier

d'une campagne, et mettre en défaut tous les plans de l'autre belligérant. Si, dans la pratique, on accorde généralement que le transport des objets de contrebande doit être fait en quantité considérable pour qu'il y ait offense, on n'en peut pas dire autant par rapport aux dépêches. Il est impossible de limiter une lettre à une dimension si petite, qu'elle soit incapable de produire les conséquences les plus importantes.

« La transmission des dépêches est donc un service qui, à quelque degré qu'il existe, peut être considéré comme un acte des plus hostiles. L'offense qui résulte d'un pareil service, fait frauduleusement pour compte de l'ennemi, étant conséquemment plus grande que celle qui résulte du transport de la contrebande, il est absolument nécessaire et équitable de recourir à quelque autre pénalité qu'à celle ordinaire pour les cas de contrebande. La seule confiscation de l'article nuisible, qui constitue la pénalité dans ces derniers cas, lorsque le navire et la cargaison n'appartiennent pas au même propriétaire, serait ridicule lorsqu'il s'agit de dépêches : alors il ne peut être question de cargaison ; le navire qui a servi à les transporter doit donc être confisqué (1). »

Nous ne pouvons mieux faire que de donner ici

---

(1) ROBINSON'S *Adm. Rep.*, vol. 6, p. 440, cité par M. WHEATON.

la traduction d'un passage du livre de M. Wheaton, qui indique et qui justifie par le raisonnement la règle à suivre à ce sujet.

« Le transport, pour le service de l'ennemi, d'in-« dividus militaires ou de dépêches, est un fait de « même nature (nous aimerions mieux dire, ainsi « que le démontre la suite du raisonnement de « M. Wheaton, d'une nature plus grave) que le « transport des objets de contrebande.

« Un bâtiment neutre employé au transport des « forces de l'ennemi, est sujet à la confiscation s'il « est capturé par le belligérant opposé. Le fait d'a-« voir été contraint par la violence à ce service de « l'ennemi, ne l'exempte pas de cette confiscation. « Le capitaine de ce navire ne peut pas être admis « à alléguer qu'il a été un agent involontaire. Si un « acte de force exercé par un belligérant contre un « navire ou un individu neutre pouvait être consi-« déré comme une justification d'un acte contraire « aux devoirs de la neutralité, il n'existerait plus « de prohibition possible, en droit international, à « l'égard du transport de la contrebande ou à l'é-« gard de la participation à tout autre acte hostile. « Le neutre qui, contraint de céder à de pareilles « violences, a éprouvé quelque dommage dans ce « service forcé, doit chercher une réparation auprès « du gouvernement qui lui a imposé ce service. « Quant au nombre d'individus militaires néces-« saire pour soumettre le navire à la confiscation,

« il est difficile de le fixer précisément, attendu « qu'un plus petit nombre de personnes de haute « qualité et de grande valeur, peut être d'une im- « portance bien plus grande qu'un plus grand nom- « bre d'une condition inférieure : donner passage à « un général habile, peut, dans quelques circon- « stances, être un acte beaucoup plus nuisible que « le transport d'un régiment tout entier; les con- « séquences d'une pareille assistance sont plus gran- « des, et par conséquent le belligérant est encore « plus en droit de l'empêcher et de la punir. Peu « importe, dans le jugement à rendre par la cour « des prises, si le capitaine du navire ignorait le « genre et la portée du service dans lequel il a été « engagé. On regarde comme suffisant que le bel- « ligérant ait éprouvé un tort par suite de l'emploi « qui a été fait du navire. L'erreur en laquelle le « capitaine a été induit a le même effet que la vio- « lence qu'on aurait employée contre lui ; et, s'il y « a lieu de poursuivre une réparation contre quel- « qu'un, ce doit être contre ceux qui, en employant « soit la contrainte, soit la fraude, ont exposé la « propriété au danger d'être prise ; autrement ces « moyens de transport seraient employés constam- « ment, et il serait presque impossible, dans le plus « grand nombre de cas, de prouver la participa- « tion de l'offenseur immédiat.

« Le transport frauduleux de dépêches de l'en- « nemi soumet aussi le navire neutre employé à ce

« transport à la capture et à la confiscation. Les « conséquences d'un pareil service sont indéfinies, « et d'une importance beaucoup plus grande que « le transport de toute autre contrebande (1). »

Mais nous ajouterons, avec l'auteur, que les raisonnements qui précèdent, et qui servent d'appui à la règle générale, ne sont point applicables au transport des dépêches diplomatiques d'un ambassadeur ou autre ministre public de l'ennemi, en résidence dans un pays neutre. Ces dépêches ne sont qu'un instrument obligé des relations pacifiques entre les gouvernements neutres et les gouvernements belligérants; or, la guerre ne devant pas interrompre ces relations, doit laisser libres les dépêches qui y servent.

---

(1) Wheaton, *Elem. of intern. law*, vol. 2, p. 210 à 214.

CHAPITRE SEPTIÈME.

Du Droit de Visite.

SOMMAIRE.

Nécessité du maintien du droit de visite en temps de guerre. — —Fondement de ce droit.—Où et par qui il peut être exercé.— Etendue qu'on doit y donner suivant les circonstances.— Mode de procéder à la visite.— Le navire neutre qui prend chasse au lieu d'obéir à la semonce peut être contraint par la force, et il n'a droit à aucun dédommagement en cas d'avaries. — Différence essentielle à ce sujet entre le droit de visite et l'usage de vérifier la nationalité d'un navire en temps de paix. — Le navire neutre semoncé qui ne se borne pas à prendre chasse, mais qui oppose la force à la force pour se soustraire à la visite, est de bonne prise après le combat.— Lorsque l'on suit le principe opposé à celui qui lie le sort de la cargaison au sort du navire, la résistance active d'un navire marchand armé belligérant n'entraine pas la confiscation des marchandises neutres chargées à bord de ce navire.

Détails historiques au sujet des convois. — Discussions diplomatiques entre l'Angleterre et la Hollande; entre l'Angleterre et les puissances de la Baltique.—Les navires marchands neutres convoyés par un ou par plusieurs bâtiments de guerre de leur nation sont exempts de toute visite.—Il suffit que l'officier militaire commandant le convoi déclare verbalement que les navires marchands naviguant sous son escorte et sous sa protection n'ont à bord aucune contrebande de guerre destinée pour l'ennemi. —Stipulation contraire contenue dans la convention maritime du 5-17 juin 1801. — Malgré cette stipulation unique, la règle précédente, adoptée par la deuxième neutralité armée, est re-

connue aujourd'hui par le droit international conventionnel. Examen de la question au point de vue de la raison internationale. —Sous ce point de vue, l'immunité d'un navire de guerre, en ce qui touche à la visite, se communique à bon droit aux navires de commerce placés sous son escorte.—Mais cela n'a pas lieu à l'égard des navires marchands étrangers à la nation à laquelle appartient le navire de guerre convoyeur.—Navires marchands neutres naviguant de conserve avec des bâtiments de guerre belligérants.

L'état d'hostilité entre deux ou plusieurs puissances ne fermant pas aux nations qui demeurent en paix le chemin de la pleine mer, amis et ennemis y circulant indistinctement, souvent sous des couleurs empruntées qui déguisent leur véritable caractère, on peut poser comme règle générale, dont la prudence avertit de ne pas s'écarter : qu'en temps de guerre, tout bâtiment aperçu en mer doit être réputé ennemi jusqu'à preuve contraire, quel que soit le pavillon qu'il hisse. Ce bâtiment, s'il est neutre, doit purger le soupçon en se faisant reconnaître, et doit justifier de la véracité de ses couleurs. Sa neutralité vérifiée, il doit encore fournir la preuve qu'il ne porte pas d'ennemis, et qu'il n'est pas engagé dans un commerce de transport prohibé en raison de l'état de guerre.

De là, pour les belligérants, le droit de visiter les navires de commerce neutres, droit dont l'exercice n'est pas un acte d'autorité ni de juridiction sur les neutres, mais un acte de simple précaution

préventive, fondé sur le droit de propre conservation.

Les publicistes sont unanimes pour reconnaître ce droit sans lequel celui de saisie serait illusoire (1). Mais un petit nombre d'entre eux élève des difficultés qui portent sur l'étendue qu'on doit y donner. M. de Rayneval, par exemple, en raisonnant abstraction faite des traités et de la pratique, accorde bien dans tous les cas, même en pleine mer, le droit d'arrêter un bâtiment dans sa route pour en constater le caractère par l'examen de ses papiers de bord ou lettres de mer; mais il distingue cette arrestation, que quelques auteurs, dit-il, confondent mal à propos avec la saisie, de la visite ou recherche qui consiste à fouiller ce bâtiment, à bouleverser sa cargaison, à interroger son équipage pour découvrir des preuves de fraude. Suivant cet auteur la simple arrestation ne présente aucune difficulté, parce qu'elle n'a pour objet que la reconnaissance du navire neutre et de son

---

(1) BYNKERSHOEK, *Quæst. jur. publ.* lib. 1, cap. 14. — VATTEL, *Droit des Gens,* liv. 3, ch. 7, § 114. — VALIN, *Traité des Prises,* ch. 4, sect. 1, § 4. — AZUNI, *Droit maritime*, t. 2, ch. 3, art. 4.— GALLIANI, *Dei doveri di Principi neutrali*, etc., p. 458.—LAMPREDI, *Commerce des Neutres*, traduction de JACQ. PEUCHET, § 12, p. 152. — JO. NICOL. TETENS, *Considérations sur les Droits*, etc., sect. 5, p. 134.—MARTENS, *Précis du Droit des Gens*, §§ 317-321. — KLUEBER, *Droit des Gens moderne*, § 293. — WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 248.

chargement. Quant à la visite ou recherche, M. de Rayneval est d'avis que le belligérant n'est en droit de l'exercer que sur ses propres côtes ou sur celles de son ennemi, et qu'en pleine mer elle constitue un acte hostile, parce que là un navire neutre n'a d'autres devoirs à remplir que celui de prouver qu'il n'appartient pas à l'ennemi et que son pavillon n'est point supposé (1).

Cette opinion est à peu près la même que celle d'Hubner, qui veut aussi que la visite se borne à l'examen des papiers de bord constatant la neutralité (2).

En partant du principe suivant, qui nous semble incontestable, savoir : que le droit de visite n'est qu'une conséquence nécessaire du droit de capture des navires ennemis et du droit d'opposition au transport de la contrebande de guerre, on doit conclure que la visite ne peut avoir lieu que dans les temps et dans les parages où peuvent être exercés ces deux derniers droits, et que de la part de ceux à qui sont délégués les pouvoirs de les exercer. C'est assez dire qu'elle est permise uniquement en temps de guerre, aux seuls navi-

---

(1) De RAYNEVAL, *Instit. du Droit de la Nature et des Gens*, p. 260. — Idem, *De la Liberté des Mers*, t. 1er, chap. 16 et chap. 28.

(2) HUBNER, *De la Saisie des bâtiments neutres*, t. 1er, part. 2, p. 227.

res de guerre ou corsaires des puissances belligérantes, dans le territoire maritime de chacune de ces puissances ou dans celui de ses ennemis, ou enfin dans un espace qui n'appartient à personne et dont l'usage est commun à tous, comme la haute mer.

Quant à l'étendue qu'on doit y donner, tout en la renfermant dans de justes bornes de modération, tout en repoussant des actes de vexation toujours inutiles et abusifs, nous croyons qu'on doit la faire dépendre du degré de suspicion légitime qu'inspire le navire visité.

Sans doute lorsqu'il est question seulement de vérifier la nationalité pour s'assurer si l'on n'a pas affaire à un ennemi déguisé, il est certain qu'après examen des pièces faisant preuve de la neutralité et de celles qui constatent les ports de départ et de destination, si toutes ces pièces ne présentent aucun caractère de fausseté, toute recherche ultérieure dans le navire est inutile. Les papiers relatifs au chargement, tels que les chartes-parties, connaissements ou factures, ne devraient pas même être l'objet d'un examen. Et cependant il peut y avoir des circonstances qui donnent au visiteur des soupçons fondés sur la légitimité des documents qui lui sont présentés. Personne n'ignore que, malgré les règlements et malgré la surveillance des gouvernements, la vente de faux papiers de mer est organisée et pratiquée en temps de guerre. Les navires

marchands ennemis ont souvent à bord plusieurs expéditions fausses destinées à cacher leur véritable caractère, et ils se servent des unes ou des autres suivant l'occasion (1).

En outre, pour ceux qui, malgré les raisons qui doivent le faire abandonner, suivent encore le principe que le pavillon ne couvre pas la marchandise, une vérification minutieuse des papiers concernant la cargaison est nécessaire afin de s'assurer qu'il n'y a pas à bord de propriété ennemie. La neutralisation simulée des marchandises étant pratiquée de bien des manières différentes, pour chercher des preuves de cette simulation, si l'irrégularité des papiers la fait présumer à bon droit, on ne peut refuser au visiteur de pousser plus loin ses recherches et d'examiner les objets composant la cargaison.

---

(1) A bord d'une prise anglaise faite durant les dernières guerres par le corsaire français *le Nantais,* on trouva la lettre suivante écrite au capitaine de cette prise par les négociants anglais auxquels elle appartenait :

« Au cas où vous auriez plus d'argent en Europe que vous en « auriez besoin pour la mise hors de votre navire, il ne serait pas « mal d'acheter deux ou trois différents passeports, au moyen de « quoi, quand vous partirez du Bengale, vous vous servirez de celui « qui vous conviendra le mieux, et vous pourrez toujours vendre « les autres ici avec avantage. Il faudra que le navire soit appelé « de différents noms dans chaque passeport, et convenables au « langage de chaque pays. »

Enfin, alors même que le principe « le pavillon couvre la marchandise » est adopté, ce droit de recherche sur le chargement doit nécessairement être exercé, outre l'examen des papiers, si l'on soupçonne à bord de la contrebande de guerre destinée pour l'ennemi.

La coutume internationale autorise cette extension donnée, dans certains cas, à la visite. D'après cette coutume, si, malgré la teneur des lettres de mer, il y a des doutes fondés contre l'authenticité ou la sincérité de ces lettres, le visiteur peut exercer le droit de recherche. Il ne peut, conformément à la défense formelle d'un grand nombre de traités, rompre ni ouvrir lui-même les écoutilles, ni les ballots, colis, etc. qu'il soupçonne renfermer des marchandises sujettes à confiscation ; mais il peut les faire ouvrir par les gens du navire visité (1).

Les formes à employer dans l'exercice de la visite sont réglées uniformément par les traités et par les usages internationaux.

Le bâtiment visiteur doit marquer sa manœuvre pour dénoter clairement son intention, et avant tout il doit hisser ses couleurs et les assurer. Le coup de canon d'assurance devient ici celui de semonce (2).

---

(1) Martens, *Des Armateurs*, etc., ch. 2, § 22, n° 4, p. 77 et 78.

(2) « La semonce, dit Valin, se fait à la voix ou par un coup

Il expédie à bord du navire qu'il s'agit de visiter une seule embarcation commandée par un officier. Cet officier en montant à bord ne prend avec lui que deux ou trois hommes au plus.

Dans la plupart des anciens traités, il est dit que, pendant qu'on procède à la visite, le bâtiment visiteur doit rester hors de la portée du canon ; dans d'autres il est dit qu'il restera à la portée du canon ; quelques-uns permettent d'approcher jusqu'à la demi-portée. A coup sûr ces clauses n'ont pas été rédigées par des marins. Nous croyons que la prudence commande de ne pas les suivre à la lettre. Il est des circonstances, dépendant de l'état du vent et de la mer, où il serait tout à fait impardonnable à un capitaine d'aventurer un canot avec son équipage à une distance aussi considérable que celle de la portée du canon, et, à plus forte raison, à une distance hors de la portée. Le bâtiment qu'on veut reconnaître est suspect jusqu'après la visite, et peut fort bien être un ennemi, malgré l'apparence de son pavillon ; il faut donc se mettre à même de le tenir en respect, et le conserver pour cela, sinon sous la volée de ses pièces, du moins à une distance raisonnable. C'est ainsi qu'on en use sagement dans la pratique, et les trai-

---

de canon tiré à poudre. » (*Traité des Prises*, ch. 4, sect. 1, § 1.)

Les marins savent qu'elle se fait souvent par un coup de canon tiré à boulet perdu.

tés plus récents ont compris la nécessité de cette manière d'agir, car ils ne fixent aucune distance (1).

Si le navire semoncé cherche à se soustraire par la fuite au lieu de mettre en panne ou d'amener ses voiles pour se laisser approcher, le belligérant a le droit de lui donner la chasse et d'employer la force, et il n'est pas responsable des avaries qu'il peut faire éprouver au neutre récalcitrant. Ce dernier, même dans le cas où il a été reconnu parfaitement en règle et où il a été relâché, n'a droit à aucun dédommagement en raison de ces avaries (2).

Il n'en est pas ici comme il en est en temps de paix lorsqu'il s'agit de la simple vérification de la nationalité d'un navire. Hors le temps de guerre cette vérification n'est pas, à proprement parler, un droit parfait qui emporte avec lui le droit de contraindre ; c'est une mesure prescrite par la prudence à tout commandant d'un bâtiment de guerre, à l'égard des navires rencontrés à la mer dont les

---

(1) La stipulation suivante faite à l'article 18 de la convention générale de paix, d'amitié, de commerce et de navigation entre les Etats-Unis et la république du Chili, ratifiée le 29 avril 1834, nous semble rationnelle et digne d'être suivie.« Le bâtiment visiteur doit rester aussi éloigné que le lui permettront l'objet de la visite, l'état de la mer et du vent, ainsi que le degré de suspicion qu'inspire le navire visité. »

(2) Valin, *Traité des Prises*, ch. 4, sect. 1, § 2.

manœuvres ou tout autre indice pourraient faire suspecter les intentions; mesure qui diffère essentiellement de la visite, soit dans le but, soit aussi dans le procédé au moyen duquel elle est accomplie (1).

En effet, la vérification de la nationalité en temps de paix n'a d'autre but que la répression des crimes de piraterie qualifiés tels par le droit des gens et non par le droit particulier d'un état; d'où il suit qu'on ne doit y procéder qu'avec tous les égards et toute la modération possibles, sur des soupçons légitimes et bien fondés dont il faut prouver l'existence; que toute voie de fait ou de violence est interdite, si ce n'est dans le cas où la preuve de piraterie proprement dite est acquise. D'où il suit aussi que les conséquences de l'accomplissement de cette mesure tombent entièrement sous la responsabilité du commandant qui l'ordonne; que si ce dernier, croyant avoir affaire à un vrai pirate, a commis quelque acte de vexation ou de violence contre un navire qui, n'ayant enfreint d'aucune manière le droit des gens, est resté suivant ce droit sous la protection et sous la juridiction exclusive de l'état dont il relève, une réparation et des dommages-intérêts sont dus, suivant les cas, de la part du gouvernement auquel appartient ce commandant (2).

(1) *Voy*. t. 1, ch. 11, Enquête du pavillon.

(2) La lettre suivante que le vice-amiral comte de Rigny, minis-

En temps de guerre, au contraire, l'exercice de la visite, étant pour les navires de guerre et pour

---

tre de la marine en 1833, adressait alors aux préfets maritimes, nous fait voir cette règle en application.

De Paris, octobre 1833.

« Monsieur le préfet, l'année dernière, dans un rapport remis à M. David, consul de France à San-Jago de Cuba, le capitaine du brick du commerce français *Cora et Julie* de Bordeaux, se plaignit de ce que en vue de l'île de Cuba, vers les dix heures du soir, une goëlette de guerre anglaise avait tiré sur son bâtiment deux coups de canon à boulet, sans lui avoir fait préalablement aucun signal de ralliement :

M. David s'empressa d'adresser des représentations contre un procédé aussi étrange au consul de S. M. B. à San-Jago, qui les transmit au commandant en chef de la station de la Jamaïque. Cet officier supérieur répondit que les croiseurs anglais, ayant pour mission dans ces parages de détruire la piraterie, devaient agir sans aucun égard pour le pavillon, et qu'ainsi le capitaine de la goëlette, qui, de prime à bord, avait tiré à boulet sur la *Cora et Julie,* n'avait fait que remplir son devoir.

Informé de ces circonstances, je demandai à M. le ministre des affaires étrangères de vouloir bien intervenir auprès du gouvernement britannique pour que nos navires marchands ne fussent plus exposés, de la part des croiseurs anglais de la Jamaïque, à des agressions nocturnes qui pouvaient entraîner les plus graves conséquences.

Je viens d'apprendre, par une communication de M. le duc de Broglie, que M. le prince de Talleyrand ayant donné connaissance des faits au ministère britannique, et réclamé des mesures qui en prévinssent le retour, a reçu de lord Palmerston une lettre annonçant qu'il a été adressé aux commandants des croisières anglaises des instructions, dont l'effet doit être d'empêcher désormais tout semblable sujet de plainte.

les corsaires régulièrement commissionnés des belli gérants un droit parfait, les navires marchands neutres sont dans l'obligation de s'y soumettre ; s'ils s'y refusent en prenant chasse et que la force soit employée pour les contraindre, celui qui l'emploie n'est pas responsable des événements.

Il y a plus, lorsque le neutre qu'il s'agit de visiter ne se borne pas à une résistance passive en prenant chasse, mais qu'il répond à la force par la force et engage le combat, il est de bonne prise si l'on parvient à le réduire.

Aucun traité public ne confirme d'une manière directe ni explicite cette règle générale; mais elle est d'un usage universel dans la pratique et elle est prescrite par les ordonnances particulières de di-

---

Cette réponse satisfaisante étant de nature à rassurer notre marine marchande, il convient d'en donner connaissance à nos armateurs et capitaines de navires.

Vous voudrez bien, à cet effet, envoyer des copies de la présente circulaire aux commissaires de l'inscription maritime dans les divers ports de votre arrondissement, avec ordre d'en remettre des doubles aux chambres de commerce.

Je vous prie, au surplus, de me rendre compte de l'exécution de cette disposition. »

Signé, Cte DE RIGNY.

Dans la circonstance qui a motivé cette lettre, comme on était en pleine paix, si les deux coups de canon tirés par la goëlette anglaise avaient fait des avaries au brick *Cora et Julie*, le gouvernement anglais eût été obligé au paiement de dommages-intérêts.

verses nations (1). Si l'on excepte Galliani et de Rayneval, qui la critiquent et ne l'admettent qu'avec restriction, tous les publicistes sont unanimes pour en reconnaître la justesse et l'équité. Et en effet, elle découle incontestablement des principes ; car si en vertu de ces principes, les neutres sont dans l'obligation parfaite de se soumettre à la visite, leur résistance à main armée est un acte d'hostilité qui autorise à traiter le navire en ennemi, et par conséquent à se l'approprier en cas de prise. Il n'en est pas de même de la simple fuite, laquelle, à la rigueur, peut être excusée par la crainte qu'inspire le visiteur et par le désir bien naturel d'éviter la contrariété d'un changement de route, de perdre un temps souvent précieux en marine, et surtout par celui de se soustraire à des perquisitions minutieuses toujours désagréables. Voilà pourquoi l'usage, en autorisant l'emploi de la force contre un bâtiment neutre qui prend chasse au lieu d'obéir à la semonce, n'inflige à ce bâtiment aucune peine et le considère comme assez puni par les avaries que le canon peut lui faire.

Il y a, comme on sait, des corsaires armés tout à la fois en guerre et en marchandises. Si des sujets d'une puissance neutre ont chargé leurs marchan-

(1) Pour la France, *Ordonnance* de 1584, art. 65. — *Ordonnance* de 1681, *titre des Prises*, art. 12. — *Arrêté* du 2 prair. an 11, art. 57.

dises à bord d'un tel corsaire, et que ce navire soit pris après combat par un autre corsaire, ou par un bâtiment de guerre d'une autre puissance ennemie, les marchandises neutres sont-elles confiscables en même temps que le navire qui les porte ?

Il est inutile de poser cette question lorsque l'on suit le principe qui lie le sort de la cargaison à celui du navire, puisque dans ce cas la cargaison neutre est confiscable indépendamment même de toute résistance ; mais dans le cas contraire elle peut être agitée, et elle l'a été en effet devant les tribunaux de prises aux Etats-Unis et en Angleterre pendant la dernière guerre entre les deux puissances. Dans un jugement rendu en 1815 par la cour suprême américaine, il a été décidé que les neutres ont le droit de charger et de transporter leur propriété sur un navire marchand armé belligérant ; qu'en agissant ainsi, ils ne manquent pas à leur caractère de neutres, à moins qu'ils ne concourent et qu'ils ne participent à la résistance actuelle du navire ennemi. A la même époque le savant juge anglais sir Wm. Scott a soutenu la doctrine directement contraire ; mais la cour américaine a confirmé, en 1818, la première décision qu'elle avait rendue (1).

Afin de protéger plus efficacement le commerce

(1) WHEATON, *Elements of international law*, vol. 2, p. 256 à 260. — M. Wheaton s'exprime ainsi qu'il suit au sujet de la résistance active d'un capitaine ennemi :

maritime de leurs sujets contre les vexations abusives que les belligérants apportent quelquefois dans l'exercice de leurs droits, les puissances neutres sont dans l'usage de faire convoyer leurs navires marchands par des bâtiments de guerre. L'immunité pleine et entière de ces derniers, qui les affranchit de toute enquête et de toute visite, s'étend-elle sur les navires de commerce de leur nation avec lesquels ils naviguent de conserve et qu'ils tiennent ainsi sous la protection de leur canon? En d'autres termes, un navire de guerre qui escorte une flotte marchande de son pays peut-il légitimement, empêcher un belligérant de visiter cette flotte?

Cette question, que l'Angleterre a prétendu résoudre négativement, a été cause, à diverses époques, de graves débats internationaux, et, au commencement de notre siècle, elle a provoqué en partie la guerre du Nord.

Pour mieux apprécier comment la décide le droit conventionnel, il est nécessaire d'entrer dans un examen historique.

Vers le milieu du dix-septième siècle, pendant la guerre entre les républiques anglaise et hol-

---

« But the forcible resistance by an enemy master will not, in general, affect neutral property laden on board an enemy's merchant vessel; for an attempt on his part to rescue his vessel from the possession of the captor is nothing more than the hostile act o a hostile person, who has a perfect right to make such an attempt.

landaise, la reine Christine de Suède émit la prétention de résister à l'exercice du droit de visite au moyen de navires de guerre convoyeurs. En 1657 la Hollande manifesta elle-même cette prétention et, dans le but de la faire reconnaître par l'Angleterre, elle entama avec cette puissance des négociations qui furent infructueuses, le protecteur Cromwell ayant maintenu énergiquement la prétention contraire(1).

La question fut encore agitée à diverses reprises et entre divers états dans le cours du 18me siècle, notamment entre l'Angleterre et la Hollande, dès le commencement de la guerre de l'Indépendance américaine. A cette époque, le cabinet de Saint-James, dans le but de priver de tout secours ses colonies insurgées, mit en pratique sa doctrine de la contrebande *par accident*. Les Etats-Généraux prirent le parti de protéger par des escortes militaires la navigation marchande de leurs citoyens. Le contre-amiral hollandais, comte de Byland, commandant un convoi, s'opposa par la force à la visite que les Anglais voulurent faire des navires marchands qui faisaient partie de ce convoi. A cette occasion les deux gouvernements échangèrent des notes diplomatiques dans lesquelles, suivant l'usage, chacun des deux prétendait produire de justes sujets de plainte. Dans un mémoire adressé aux Etats-Géné-

---

(1) WHEATON, *Histoire des Progrès du Droit des Gens*, p. 93 à 97.

raux par le chevalier York, ambassadeur de S. M. Britanique à La Haye, il est dit à ce sujet :

« Sans faire attention aux représentations réité-« rées tant publiques que secrètes, au sujet des con-« vois, non-seulement, V. H. P. ont accordé des « convois à différentes espèces de munitions na-« vales ; mais elles ont de plus expressément arrêté « qu'un certain nombre de vaisseaux de guerre « eussent à se tenir prêts pour convoyer dans la « suite des munitions navales de toute espèce, des-« tinées pour les ports de France ; et cela dans le « temps même que les sujets de la République « jouissaient, à l'aide des traités, d'une liberté et « d'une étendue de commerce et de navigation « bien au delà de ce que le droit des gens accorde « aux puissances neutres.

« Cette résolution et les ordres donnés au contre-« amiral comte de Byland de s'opposer par la force « à la visite des vaisseaux marchands, ont donné « lieu à l'incident que l'amitié du roi aurait fort « désiré prévenir ; mais il est notoire que cet amiral, « en conséquence de ses instructions, a tiré le pre-« mier sur des chaloupes portant pavillon anglais, « et envoyées pour faire la visite de la manière pre-« scrite par le traité de 1674. C'est donc une a-« gression manifeste, une violation directe de ce « même traité, que V. H. P. semblent envisager « comme le plus sacré de tous ; S. M. a fait d'avance « des représentations réitérées sur la nécessité et sur

« la justice de cette visite, pratiquée dans toutes les « circonstances analogues, et pleinement autorisée « par le traité (1). On était instruit à Londres qu'il y « avait au Texel beaucoup de bâtiments chargés de « munitions navales, et nommément de mâtures et « gros bois de construction, prêts à mettre à la voile « pour la France, à la suite, ou sous convoi hol- « landais. L'événement n'a que trop prouvé la vérité « de ces informations, puisqu'il s'est trouvé de ces « bâtiments sous le convoi même; le plus grand « nombre a échappé et a porté à la France des se- « cours bien efficaces, et dont elle avait le plus « grand besoin, etc... »

Dans un contre-manifeste, en date du 12 mars 1781, les États-Généraux établissaient leurs griefs ainsi qu'il suit :

« Les contraventions et les infractions à ce traité « (de 1674) de la part de la Grande-Bretagne, et les « décisions arbitraires des cours de justice de ce « royaume, directement contraires à la sanction ex- « presse de ce même traité, se multiplièrent de « jour en jour. — Les bâtiments marchands de la « République devinrent les victimes innocentes des « exactions et des violences accumulées des vais- « seaux et des armateurs anglais. On n'en demeura « pas là. — Le pavillon même de l'Etat ne fut point « épargné, mais ouvertement insulté et outragé par

(1) Ce traité de 1674 ne parle pas des navires convoyés.

« l'attaque hostile du convoi sous les ordres du « contre-amiral comte de Byland. — Les représen- « tations les plus fortes de la part de l'Etat à S. M. « britannique furent inutiles. — Les vaisseaux en- « levés à ce convoi furent déclarés de bonne prise ; « et cette insulte faite au pavillon de la Répu- « blique..., etc. » (1).

Les principes en faveur des neutres, proclamés par l'impératrice Catherine II, le 28 février 1780, et les actes d'accession des diverses puissances à la neutralité armée, ne font aucune mention des convois. Néanmoins, dans une contestation qui s'éleva en septembre 1781 entre la Suède et l'Angleterre au sujet de six navires marchands que cette dernière puissance avait voulu soumettre à la visite malgré le convoi du vaisseau de guerre *le Wasa*, la Russie, consultée par la Suède, déclara que les droits exclusifs du pavillon militaire sont tellement reconnus et avoués, que les bâtiments marchands mêmes qui se trouvent être sous la protection de ce pavillon, sont exempts par là de toute visite quelconque (2). Elle chargea ses ministres accrédités auprès des diverses cours de l'Europe, de déclarer qu'elle regardait ce principe comme fondé sur ceux de la neutralité armée. Elle conclut même, antérieurement à la paix définitive qui mit fin à la guerre de l'Indépendance

---

(1) *Nouv. causes célèbres du Droit des Gens*, t. 1, p. 165, 192 et 193.

(2) *Voy.* t. 1, Appendice, Annexe C, p. 415 et 416.

américaine, divers traités de commerce renfermant un article suivant lequel la simple déclaration de l'officier militaire commandant un convoi, que les navires convoyés n'ont à bord aucune contrebande de guerre, doit suffire pour affranchir ces navires de la visite.

Plusieurs autres traités conclus pendant l'intervalle écoulé depuis la paix de Paris de 1783 jusqu'à la guerre de la révolution française, contiennent une stipulation semblable.

Durant le cours de cette dernière guerre, les puissances du Nord, le Danemarck et la Suède en particulier, firent escorter leurs navires marchands, et donnèrent pour instructions aux officiers militaires commandant l'escorte de s'opposer par la force à toute visite tentée sur ces navires (1). Jusqu'en 1799 ces convois ne furent point inquiétés;

(1) Cette mesure prise par le Danemarck, n'était pas une innovation de la part de cette puissance. On trouve, en effet, dans ses anciennes lois maritimes un article où il est question des navires marchands naviguant de conserve et où il est dit : « S'il y a parmi ces navires un navire armé, il doit hisser le pavillon et défendre les autres, en ne permettant pas qu'un navire étranger les aborde, même pour voir les passeports ou papiers, et il doit le repousser autant que possible; tous les autres navires composant la flotte doivent l'assister de tous leurs moyens. Si des navires étrangers veulent forcer la flotte à discontinuer sa route, il s'y opposera de toutes ses forces, et il ne permettra rien qui soit préjudiciable à l'honneur du roi et aux intérêts de ses sujets. » Code de Chrétien V, de 1683, chap. 7, art. 3. PARDESSUS, *Collect. des lois maritimes*, t. 3, p. 305.

ils passèrent à la vue des côtes d'Angleterre, et traversèrent tranquillement des escadres britanniques. Mais à cette époque les Anglais commencèrent à vouloir les visiter, et la résistance qu'opposèrent les navires de guerre convoyeurs, amena des différends qui donnèrent lieu à des discussions diplomatiques (1). Dans les notes échangées à ce sujet entre le comte de Bernstorff et les ambassadeurs d'Angleterre près la cour de Copenhague, le Danemarck établissait parfaitement la distinction entre les navires convoyés ou non convoyés. « Cette distinction, disait le comte de Bernstorff, est d'ailleurs aussi juste que naturelle; car les premiers ne sauraient être rangés dans la même catégorie où se trouvent les derniers.

« La visite exercée par les corsaires ou vaisseaux de guerre des puissances belligérantes à l'égard des bâtiments neutres allant sans convoi, est fondée sur le droit d'en reconnaître le pavillon et d'en examiner les papiers. Il ne s'agit que de constater

---

(1) Affaire de la frégate suédoise *Ulla-Fersen*, en 1799. — Affaire de la frégate danoise *Hafruen*, en décembre 1799. — Affaire de la frégate danoise *Freya*, prise après un combat inégal contre des forces supérieures et conduite en Angleterre avec son convoi, 25 juillet 1800. (Lampredi, p. 373 à 381.—Charl. de Martens, *Nouvelles Causes célèbres du Droit des Gens*, t. 2, cause 5.—Charles de Martens et Hoffmanns, *Guide Diplomatique*, t. 2, p. 117 à 128.— Schoell, *Histoire des Traités*, t. 6, p. 49.— Wheaton, *Histoire des Progrès du Droit des Gens*, p. 305 à 311.)

leur neutralité et la régularité de leurs expéditions. Les papiers de ces bâtiments étant trouvés en règle, aucune visite ultérieure ne peut légalement avoir lieu; et c'est par conséquent l'autorité du gouvernement au nom duquel ces documents ont été dressés et délivrés qui procure à la puissance belligérante la sûreté requise.

« Mais le gouvernement neutre, en faisant convoyer par des vaissaux de guerre les navires de ses sujets commerçants, offre par là même aux puissances belligérantes une garantie plus authentique, plus positive encore que ne l'est celle qui est fournie par les documents dont ces navires se trouvent munis; et il ne saurait, sans se déshonorer, admettre à cet égard des doutes ou des soupçons qui seraient aussi injurieux pour lui qu'injustes de la part de ceux qui les concevraient ou les manifesteraient.

« Que si l'on voulait admettre le principe que le convoi du souverain qui l'accorde ne garantit pas les navires de ses sujets de la visite des vaisseaux de guerre ou armateurs étrangers, il en résulterait que l'escadre la plus formidable n'aurait pas le droit de soustraire les bâtiments confiés à sa protection au contrôle du plus chétif corsaire. »

L'Angleterre, au contraire, se refusant à faire aucune distinction, prétendait devoir regarder comme un acte d'hostilité la résistance opposée

par un navire de guerre convoyeur à la visite des bâtiments placés sous son escorte.

Le différend le plus grave entre le Danemarck et la Grande-Bretagne au sujet des convois, fut celui qu'amena le combat de la frégate danoise *Freya* contre une escadre anglaise, par suite du refus fait par le commandant de cette frégate, le capitaine Krabbe, de laisser exercer le droit de visite sur six navires marchands de sa nation qu'elle convoyait. Après ce combat inégal, *la Freya* fut obligée de se rendre aux Anglais, qui l'amarinèrent et la conduisirent aux dunes ainsi que son convoi (1).

Ce différend se termina par une convention signée le 29 août 1800 entre les cours de Copenhague et de Londres. Par l'art. 1er de cette convention, la question de droit, relativement à la visite des navires neutres allant sous convoi, fut renvoyée à une discussion ultérieure.

Par l'art. 2, la frégate danoise *Freya* et les navires marchands qu'elle escortait furent relâchés.

Par l'art. 3, le Danemarck s'engageait à suspendre ses convois pour empêcher que de pareilles rencontres ne renouvelassent des contestations de la même nature (2).

---

(1) *Voir* à l'Appendice, Annexe E, les notes diplomatiques échangées au sujet de cette affaire et au sujet de la frégate *Hafruen*, entre le Danemarck et la Grande-Bretagne.

(2) MARTENS, *Recueil*, t. 7, p. 126.

La quadruple alliance connue sous le nom de deuxième neutralité armée, dont nous avons déjà parlé, a complété l'énonciation des principes admis par la première neutralité armée, en déclarant « qu'il suffit que l'officier qui commande un ou plusieurs navires de guerre convoyant des bâtiments marchands, assure que son convoi n'a pas de contrebande, pour qu'il ne s'y fasse aucune visite. »

Par la convention maritime du 5-17 juin 1801, ces puissances ont abandonné en partie ce principe, en consentant à stipuler « que les bâtiments marchands sous convoi d'un navire de guerre, pourront être visités par un navire de guerre de la puissance belligérante, mais non par des corsaires ou autres bâtiments appartenant aux sujets de cette puissance (1). »

---

(1) Les articles 4 et 5 de cette convention sont conçus ainsi : « Les deux hautes parties contractantes, voulant encore prévenir tout sujet de dissension à l'avenir, en limitant le droit de visite des vaisseaux marchands allant sous escorte, aux seuls cas où la puissance belligérante pourrait essuyer un préjudice réel par l'abus du pavillon neutre, sont convenues : — 1° Que le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes, et naviguant sous l'escorte d'un vaisseau de guerre de ladite puissance, ne sera exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante, et ne s'étendra jamais aux armateurs, corsaires ou autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre. — 2° Que les propriétaires de tous les navires marchands appartenant aux sujets de l'un des souverains contractants qui seront destinés à aller sous convoi d'un vaisseau de

Cette convention que l'Angleterre, favorisée par les événements, réussit à imposer, est la seule, à notre connaissance, qui méconnaisse à ce point les immunités du pavillon militaire.

---

guerre, seront tenus, avant qu'ils ne reçoivent leurs instructions de navigation, de produire au commandant du vaisseau de convoi leurs passeports, certificats et lettres de mer, dans la forme annexée au présent traité.—3° Que, lorsqu'un tel vaisseau de guerre ayant sous convoi des navires marchands, sera rencontré par un vaisseau ou par des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en état de guerre, pour éviter tout désordre, on se tiendra hors de la portée du canon, à moins que l'état de la mer ou le lieu de la rencontre ne nécessite un plus grand rapprochement; et le commandant du vaisseau de la puissance belligérante enverra une chaloupe à bord du vaisseau de convoi, où il sera procédé réciproquement à la vérification des papiers et certificats qui doivent constater, d'une part, que le vaisseau de guerre neutre est autorisé à prendre sous son escorte tels ou tels vaisseaux marchands de sa nation chargés de telle cargaison et pour tel port; d'autre part, que le vaisseau de guerre de la partie belligérante appartient à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés.—4° Cette vérification faite, il n'y aura lieu à aucune visite si les papiers sont reconnus en règle, et s'il n'existe aucun motif valable de suspicion. Dans le cas contraire, le commandant du vaisseau de guerre neutre, y étant dûment requis par le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante, doit amener et détenir son convoi pendant le temps nécessaire pour la visite des bâtiments qui le composent; et il aura la faculté de déléguer un ou plusieurs officiers pour assister à la visite desdits bâtiments, laquelle se fera en sa présence sur chaque bâtiment marchand, conjointement avec un ou plusieurs officiers préposés par le commandant du vaisseau de la partie belligérante. — 5° S'il arrive que le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance en guerre, ayant examiné les papiers trouvés à bord, et ayant in-

Tous les traités, conclus depuis 1815, dans lesquels il est question des convois, adoptent au contraire la règle que : les navires marchands escortés par un bâtiment de guerre de la même nation sont exempts de visite de la part des belligérants, sur la déclaration verbale de l'officier commandant l'escorte que ces navires appartiennent véritablement à sa nation et, s'ils sont destinés pour les ports ennemis, qu'ils n'ont pas à bord de la contrebande de

---

terrogé le maître et l'équipage du vaisseau, aperçoivent des raisons justes et suffisantes pour détenir le navire marchand, afin de procéder à une recherche ultérieure, il notifiera cette intention au commandant du vaisseau de convoi, qui aura le pouvoir d'ordonner à un officier de rester à bord du navire ainsi détenu, et d'assister à l'examen de la cause de sa détention. Le navire marchand sera amené tout de suite au port le plus proche et le plus convenable appartenant à la puissance belligérante, et la recherche ultérieure sera conduite avec toute la diligence possible. »

« Art. 5. Il est également convenu, que, si quelque navire marchand ainsi convoyé était détenu sans une cause juste et suffisante, le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante sera, non-seulement, tenu envers les propriétaires du navire et de la cargaison à une compensation pleine et parfaite pour toutes pertes, frais, dommages et dépenses occasionnés par une telle détention; mais il subira encore une punition ultérieure pout tout acte de violence ou autre fraude qu'il aurait commis, suivant ce que la nature du cas pourrait exiger. Par contre, il ne sera point permis, sous quelque prétexte que ce soit, au vaisseau de convoi de s'opposer par la force à la détention du navire ou des navires marchands par le vaisseau ou les vaisseaux de guerre de la puissance belligérante; obligation à laquelle le commandant du vaisseau de convoi n'est point tenu envers les corsaires et armateurs. »

guerre (1). De sorte que l'on peut dire de cette règle, qu'elle est reconnue par le droit conventionnel de notre époque. Elle est donnée comme telle par un publiciste moderne de l'école positive (2).

En envisageant la question au point de vue des principes théoriques, nous croyons, conformément à l'opinion de plusieurs auteurs éminents, que l'immunité d'un navire de guerre, en ce qui touche à la visite, se communique à bon droit aux bâtiments de commerce de sa nation, naviguant sous son escorte et sous sa protection. Vérifier la neutralité des navires, s'assurer qu'ils n'ont à bord aucune contrebande de guerre, et, lorsque l'on suit le principe, « le pavillon ne couvre pas la marchandise, » reconnaître s'ils ne portent pas de marchandises ennemies : tels sont les droits incontestables des belligérants.

Comme il est notoire que les gouvernements

---

(1) Tels sont entre autres tous les traités indiqués ci-dessus, ch. 6, p. 171.

(2) Klueber, *Droit des Gens moderne,* § 293. « Si le navire marchand navigue sous convoi, c'est-à-dire sous l'escorte d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre neutres, la vérification consiste dans la déclaration de l'officier commandant le convoi, donnée sur parole d'honneur, que le navire ainsi que le maître et l'équipage, appartiennent à son état, et que le premier ne conduit aucune marchandise sujette à confiscation. »

neutres sont dans l'impossibilité physique d'obvier entièrement au commerce frauduleux de leurs sujets que l'appât du gain conduit souvent à des entreprises illicites, les navires de commerce lorsqu'ils naviguent seuls ne présentent aucune garantie de leur caractère jusqu'à parfaite vérification. Les belligérants ne peuvent procéder à cette vérification que par eux-mêmes, en exerçant la visite et, suivant les cas, la recherche. Mais toute enquête est pour eux inutile s'ils rencontrent comme garantie de leur sûreté l'attestation authentique du gouvernement aux sujets duquel ces navires appartiennent. Or le commandant d'un bâtiment de guerre représente son gouvernement. Lorsqu'il a acquis par lui-même l'assurance que les navires de sa nation placés sous son escorte sont parfaitement en règle, qu'ils ne violent et qu'ils ne doivent violer aucun des devoirs de la neutralité, le témoignage qu'il donne doit suffire, et ne peut être révoqué en doute sans porter atteinte à la loyauté et à l'honneur de ce gouvernement. Au point de vue de la sûreté que réclame le belligérant, ce témoignage a même plus de valeur que n'en a l'inspection des lettres de mer et des objets composant la cargaison, que ferait ce dernier lui-même. Quand le navire de commerce navigue sans contrôle, les papiers qu'il présente pour constater sa neutralité et la destination de son chargement peuvent être faux sans que le belligérant puisse en acquérir la

conviction et la preuve ; le commandant d'un convoi, au contraire, parfaitement renseigné d'avance dans les moindres détails sur le compte des navires placés sous son escorte, ne peut être trompé ni sur leur caractère ni sur leur destination.

Le gouvernement anglais lui-même n'a pu faire autrement que de reconnaître la justesse et l'équité de ces considérations, habilement développées dans les notes diplomatiques du comte de Bernstorff. Par la convention maritime du 5-17 juin 1801, conclue entre la Grande-Bretagne et les puissances de la Baltique, le droit de visiter les navires marchands d'une nation neutre naviguant sous escorte d'un ou plusieurs navires de guerre de la même nation, est refusé tout à fait aux corsaires des belligérants. Si cette même convention fait une différence entre les navires de guerre et les corsaires, en accordant aux premiers le droit de visite en cas, y est-il dit, de motifs valables de suspicion, malgré la présence et la déclaration du convoyeur, cette différence est, à notre avis, un non-sens manifeste. En effet, le droit de visite, dans les cas ordinaires, est acquis aux corsaires aussi bien qu'aux navires de guerre des puissances belligérantes, et nous ne voyons pas de raison pour que lorsque ce droit cesse d'exister à l'égard des premiers, comme dans le cas de convoi, il ne cesse pas aussi à l'égard des derniers ; car pour les uns comme pour les autres, le convoi donné par un gouvernement neutre est

une attestation publique que tout, à bord des bâtiments convoyés, est conforme aux règles et aux devoirs de la neutralité.

Nous nous rangeons donc fermement, sans aucune hésitation, du côté de ceux qui soutiennent que, indépendamment même de tout traité, les navires de guerre des puissances belligérantes n'ont, pas plus que les corsaires de ces mêmes puissances, aucun droit de visite sur des bâtiments neutres convoyés.

Cependant il faut reconnaître avec M. de Rayneval (1), qu'il est des cas où le belligérant peut

---

(1) *De la Liberté des mers*, t. 1, ch. 18, § 4, p. 201 à 204.—Voici entre autres choses ce que dit M. de Rayneval : « Il paraît que la justice, d'accord avec la bienséance, doit conseiller au commandant du convoi de prendre en considération les dénonciations du croiseur. Si elles sont vagues, insignifiantes, de simples présomptions, des dénonciations anonymes, elles ne méritent aucun égard; car, ni les traités ni la saine raison ne les admettent : elles ne sont que le produit de l'avidité ou de quelque délation clandestine, peut-être concertée. Mais si elles sont fondées sur des titres positifs, évidents, on ne voit aucune raison ni de justice, ni de convenance, ni de dignité qui puisse les faire rejeter. Toutefois, en les admettant, le commandant du convoi doit lui-même en faire la vérification; il ne peut point admettre qu'elle soit faite par le croiseur; car, ce serait en cédant sur ce point qu'il blesserait la dignité de son pavillon, en ce qu'il souffrirait qu'un étranger exerçât un acte d'autorité là où lui seul doit commander. Tout ce qu'il peut et même doit admettre, c'est la présence d'un officier de la part du croiseur. S'il se refuse à cette mesure par un faux point-d'honneur, il court le risque de se compromettre, en provoquant

insister auprès du commandant du convoi pour qu'une vérification soit faite par ce dernier lui-même. — Il peut arriver, par exemple, qu'à la faveur de la nuit, d'une brume ou d'un gros temps qui ont rompu l'ordre de marche d'une flotte marchande nombreuse, des navires étrangers à cette flotte se soient glissés au milieu d'elle en empruntant son pavillon, malgré la surveillance des convoyeurs. Si des indices certains de l'existence d'un pareil fait sont fournis au commandant du convoi, il est du devoir de ce commandant de procéder par lui-même ou par ses officiers à une visite à bord des bâtiments suspects.

Nous croyons même qu'il peut, dans ce cas, sans compromettre la dignité de son gouvernement, admettre comme simple témoin de la visite un officier du navire belligérant.

Les considérations qui précèdent et qui militent en faveur de l'affranchissement de tout droit de visite pour les navires marchands convoyés, ne sont pas applicables à des navires placés sous l'escorte de convoyeurs qui n'appartiennent pas à la même nation. Dans ce cas les mêmes raisonnements ne peuvent plus trouver place. Si un gouvernement peut répondre des actes et de la conduite de ses propres

---

une querelle inévitable, et même des voies de fait, dont il serait impossible de prévoir les conséquences. »

sujets, et s'il doit être cru lorsqu'il en répond authentiquement, il ne peut pas répondre de la conduite des sujets étrangers qui ne résident pas sur son territoire, et aucun état n'est tenu de respecter la caution qu'il donnerait.

Nous pensons donc que M. le comte Lucchesi-Palli est allé beaucoup trop loin, lorsque dans la conclusion de son ouvrage sur les principes du droit public maritime, il a écrit que les gouvernements devraient d'un commun accord établir un code de droit public maritime qui aurait pour base, entre autres principes salutaires, celui-ci :

« 5° Ne visiter les bâtiments marchands que dans « le cas seulement où ils ne seraient point convoyés « soit par un vaisseau de guerre de la nation à « laquelle ils appartiennent, soit par un vaisseau « d'une autre puissance neutre qui les aurait admis « sous sa protection (1). »

On ne peut pas admettre, à plus forte raison, que des navires marchands neutres se placent sous l'escorte de bâtiments de guerre appartenant à l'une des nations belligérantes, avec la prétention de s'affranchir moyennant cette escorte de la visite que voudrait faire un autre belligérant.

Durant le cours de la dernière guerre cette question a été agitée entre le Danemarck et les Etats-Unis d'Amérique. Le Gouvernement danois rendit, en

(1) Lucchesi-Palli, *Principes*, etc. Conclusion, p. 204 et 205.

1810, une ordonnance déclarant de bonne prise les navires qui malgré leur caractère de neutres tant à l'égard de la Grande-Bretagne qu'à l'égard des autres puissances en guerre avec cette nation, avaient fait usage de convois anglais dans l'Atlantique et dans la Baltique. En vertu de cette ordonnance, quelques bâtiments américains furent saisis, et condamnés comme de bonne prise, avec leurs cargaisons, par les tribunaux danois. Des négociations eurent lieu plus tard entre les deux puissances au sujet de cette condamnation. Le gouvernement des Etats-Unis mit en question la légalité des principes sur lesquels était basée l'ordonnance danoise, par le motif que ces principes étaient non conformes aux règles reconnues du droit international. Entre autres raisonnements habilement développés, le négociateur américain, M. Wheaton, alléguait :

« Le principe posé par l'ordonnance telle qu'elle a été interprétée par les tribunaux danois, était que le fait d'avoir navigué sous convoi ennemi est, *per se*, une cause justifiable, non pas de simple capture, mais de condamnation devant les tribunaux de l'autre belligérant ; et *cela,* sans s'enquérir des preuves de la propriété, ni des circonstances et des motifs qui avaient conduit les navires capturés à joindre le convoi, ni de la légalité de leur voyage ou de l'innocence de leur conduite sous les autres rapports. L'équité d'une prétention si rigoureuse de la part d'un belligérant, si nouvelle en appa-

rence, et si importante par ses conséquences, avant d'être approuvée par les états neutres avait besoin d'être rigoureusement démontrée par l'autorité des écrivains sur le droit public, et il fallait faire voir qu'elle est admise par l'usage des nations. Pas un des nombreux interprètes de la loi internationale n'en avait fait mention ; aucune nation belligérante n'avait jamais jusqu'à présent agi en conformité de ce principe et l'on ne pouvait pas dire qu'une nation neutre y eût jamais acquiescé.

« Les navires américains en question étaient engagés dans leur commerce accoutumé et légal entre la Russie et les Etats-Unis : ils n'étaient pas armés, et n'avaient pas opposé de résistance aux croiseurs danois ; ils avaient été capturés au retour de leur voyage, après avoir passé la Baltique et après avoir été soumis à l'examen des croiseurs et des autorités du Danemarck, et ils avaient été condamnés en vertu d'un édit inconnu, et conséquemment qui n'existait pas pour eux à leur départ de Cronstad, et qui, à moins qu'on ne pût le démontrer d'accord avec la loi préexistante des nations, devait être considéré comme une mesure non autorisée d'une législation rétrospective.

« Le fait d'avoir été trouvé en compagnie d'un convoi ennemi peut, à la vérité, fournir la présomption que le navire capturé et sa cargaison appartiennent à l'ennemi, de la même manière que les biens pris dans un navire ennemi sont présumés

être propriété ennemie jusqu'à preuve du contraire; mais cette présomption n'est pas une preuve de la classe de celles qu'on appelle *præsomptiones juris et de jure*, qui sont regardées comme conclusives et qu'on n'a pas la liberté de contester. C'est seulement une légère présomption qui doit céder de suite à la preuve contraire. »

Cette affaire se termina en 1830 par la convention du 28 mars, entre les Etats-Unis et le Danemarck, signée à Copenhague par M. Wheaton, plénipotentiaire de l'Union américaine. Il fut stipulé par cette convention que le Danemarck paierait une somme fixe *en bloc* pour indemniser les sujets américains réclamant, avec cette déclaration contenue dans l'art. 5, que : « L'intention des deux parties contractantes étant seulement de mettre fin définitivement et irrévocablement aux réclamations élevées, ces deux parties entendaient expressément que la présente convention n'était applicable qu'aux cas mentionnés, et qu'elle ne pourrait jamais à l'avenir être invoquée, par une ou par l'autre, comme un précédent ou comme une règle pour l'avenir (1). »

(1) Art. 5. « The intention of the two high contracting parties, being solely to terminate definitively and irrevocably all the claims which have hitherto been referred, they expressly declare, that the present convention is only applicable to the cases therein mentioned, and having no other object, can never hereafter be invoked, by one party or the other, as a precedent or rule for the future. » MARTENS, *Nouveau recueil*, t. 8, p. 350 à 357.

A part les circonstances qui motivèrent, dans le cas ci-dessus, la complète réussite du négociateur américain, on ne peut pas dire, à notre avis, que le fait d'un navire neutre naviguant sous convoi d'un belligérant ne soit pas un fait irrégulier, et même illégal. Un pareil convoi ne peut, dans tous les cas, exempter de la visite.

Mais si le neutre se joint en pleine mer à un ou à plusieurs navires de guerre belligérants et navigue de conserve avec ces navires, sans prétendre à aucune protection de leur part, dans la seule espérance de pouvoir échapper pacifiquement et par la fuite à la visite, à la faveur d'une rencontre et d'un combat possibles entre les seuls belligérants, c'est là de sa part une ruse innocente qui ne peut lui être imputée à délit, et qui ne peut pas, à elle seule, entraîner la confiscation. C'était là précisément le cas des navires américains, dont l'action était d'ailleurs excusable par le désir qu'ils avaient d'échapper aux rigueurs extraordinaires des décrets de Napoléon sur le blocus continental.

—

CHAPITRE HUITIEME.

Du Droit d'Asile.

SOMMAIRE.

Obligations générales des puissances belligérantes à l'égard du territoire neutre.—Passage de forces militaires à travers ce territoire.—Distinction, quant à ce passage, entre le territoire continental et le territoire maritime. — Accès et séjour des navires de guerre belligérants sur les rades et dans les ports neutres.—Obligation pour des navires ennemis qui se rencontrent dans les eaux d'une puissance amie de s'y abstenir de tout acte d'hostilité.—Dans quels lieux l'oubli de cette règle peut être excusé.—Un état neutre doit employer la force pour réprimer les hostilités que des belligérants exercent dans ses eaux les uns contre les autres.—La Baltique déclarée *mare clausum*.

Règle qui défend l'appareillage simultané de navires ennemis mouillés ensemble dans des lieux neutres.—Exemple historique de l'observation de cette règle.

Invalidité des prises faites en dedans des eaux territoriales neutres. — Cette invalidité n'est pas absolue. — Cas dans lequel le gouvernement du capteur est obligé de la prononcer. — Pouvoirs du gouvernement neutre à cet égard. — Prises faites en dehors des eaux territoriales neutres par les embarcations des navires mouillés ou croisant sur ces eaux.

Droit général d'asile dans les ports neutres étendu aux navires qui arrivent avec leurs prises. — Mesures prohibitives de l'exercice de ce droit, stipulées par traités.—Jugement sur les prises, prononcé par un tribunal composé d'agents du gouvernement du capteur, mais siégeant en pays neutre. — Vente des prises en pays neutre.— Condamnation prononcée et vente opérée sur le

territoire d'un état allié. — Dispositions des lois et ordonnances francaises à ce sujet.

Exemples de violation de l'immunité due au territoire neutre. — Un combat engagé en pleine mer peut-il être continué *dum fervet opus* sur un territoire neutre?

Bâtiments naufragés et échoués sur les côtes de leur ennemi; bâtiments qui, dans le cas d'un péril imminent, cherchent un asile dans les ports de leur ennemi. — Conduite à tenir à l'égard de ces navires.—Exemples historiques.

Au nombre des obligations essentielles des puissances belligérantes, une des plus importantes est celle de ne troubler en rien la tranquillité des états neutres. « Elles doivent par conséquent s'abstenir dans le territoire de ces derniers, de toute sorte d'hostilités, non-seulement envers ces états mais aussi entre elles-mêmes.

L'état entièrement neutre est de son côté en droit d'exiger, même de force, s'il le faut, que les puissances belligérantes n'usent point de son territoire neutre pour la guerre; qu'elles n'y fassent aucun armement, ni aucun enrôlement, ni aucun rassemblement de troupes; qu'aucunes de leurs troupes armées ou non armées y passent; qu'elles n'y exercent aucun acte d'hostilité contre les personnes ou les biens des sujets de l'état ennemi; qu'elles ne l'occupent point militairement, ni n'en fassent le théâtre de la guerre (1). »

---

(1) Klueber, *Droit des Gens moderne*, §§ 283 et 285.

Ces principes généraux sont applicables aux guerres sur mer et aux guerres sur terre, avec quelques différences résultant de la promiscuité inhérente à l'usage de certaines parties de la mer adjacente aux côtes.

Lorsqu'il s'agit du passage d'une armée ou même d'un corps partiel de troupes à travers un territoire continental neutre, ce passage, en raison des inconvénients et des dommages qu'il occasione nécessairement, ne peut être considéré comme innocent. L'état auquel appartient le territoire a d'ailleurs, en vertu de son droit exclusif de propriété, le droit de s'y opposer même par la force; et s'il l'accorde à l'une des parties ennemies, il ne peut, dans des circonstances égales, le refuser à l'autre partie, sans commettre un acte de partialité et sans sortir par conséquent de l'exacte neutralité.

Au contraire, lorsqu'un bâtiment isolé, une escadre, ou une armée navale faisant route pour une destination quelconque traversent des mers territoriales, ce passage ne porte aucune atteinte au droit de propriété de l'état dont relève cette mer, et il n'en résulte aucun dommage. Ainsi que nous l'avons dit en traitant de la mer territoriale, une nation ne possède un droit exclusif de propriété que sur ses ports et sur ses rades fermées ou foraines, et sur ses golfes et baies qui peuvent être assimilées à ces dernières; elle n'a sur l'espace ouvert des eaux mesuré à partir de ses côtes par la portée

du canon, qu'un droit d'empire; qu'un pouvoir de législation, de surveillance et de juridiction, en vertu desquels, si elle est maîtresse de surveiller les navires étrangers qui y passent, et d'empêcher qu'ils ne s'y établissent d'une manière permanente et nuisible, elle ne peut s'opposer à un transit inoffensif, qui n'est que l'usage légitime d'un élément commun à tous. C'est donc sur la nature même des choses, sur la différence des droits appartenant à l'état neutre, que repose la distinction à faire entre le passage à travers le territoire d'un tel état, soit par terre, soit par des eaux intérieures lui appartenant en toute propriété, et le passage par eau navigable, le long des côtes. Dans le premier cas, le passage ne peut jamais rigoureusement avoir lieu sans qu'il en résulte un détriment, un inconvénient pour l'état dont le territoire est traversé, surtout s'il s'agit de corps nombreux de troupes, et il s'effectue d'ailleurs sur un lieu dont l'état a la propriété. Dans le cas, au contraire, du passage par eau le long des côtes, aucun préjudice n'est éprouvé; et le passage s'effectue, du reste, sur un espace dont l'usage est commun à tous (1).

Ainsi, s'il est vrai de dire, avec Vattel, que celui qui veut passer dans un pays neutre avec des troupes doit en demander la permission au souverain

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 1, p. 252.

de ce pays (1), nous croyons que cela doit s'entendre du territoire continental et non pas des mers qui baignent le territoire.

Les règles relatives à l'accès et au séjour momentané des bâtiments dans les ports et dans les rades étrangers, restent les mêmes en temps de paix qu'en temps de guerre. Sauf les limitations imposées par l'autorité locale, ou les prohibitions consenties par traité, les ports neutres sont ouverts aux belligérants. La coutume internationale tolère principalement l'entrée des navires qui arrivent dans le but d'échapper aux dangers de la mer ou dans celui de se pourvoir de provisions et de rafraîchissements de bouche.

Deux forces navales ennemies l'une de l'autre peuvent donc se rencontrer dans leur route, ou se trouver mouillées ensemble sur des mers littorales ou sur des rades neutres. Dans ces rencontres, leur qualité d'ennemies cesse momentanément d'exister, quant à ses effets immédiats; car nous ne pouvons user des droits de la guerre contre notre ennemi que sur notre territoire, ou sur celui de cet ennemi, ou sur un territoire qui n'appartient à personne (2).

---

(1) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 7, § 120.

(2) Jure belli adversus hostem duntaxat utimur in nostro, hostis, aut nullius territorio. In nostro si hostem deprehendamus, nihil utique prohibet, quominus, si sine libero commeatu ad nos pervenerit, hostiliter eum excipiamus. Ipsum hostis territorium ingredi, et ibi prædam agere, ratio belli permittit. In medio mari, utpote nullius territorio, id ipsum licet. Sed in territorio utriusque amici qui hostem agit, agit et adversus principem, qui ibi im-

Conformément à ces principes admis par les publicistes les plus éminents, et établis par la coutume et par les conventions internationales, les belligérants ne peuvent, sans violation directe des droits de la neutralité, exercer l'un contre l'autre aucun acte d'hostilité dans les eaux d'une puissance amie.

La détermination un peu vague des portions de la mer réputées mers territoriales, la nature variée des côtes qui les bornent, peuvent entraîner dans la pratique des infractions plutôt apparentes que réelles à la règle que nous venons d'exposer. Par exemple, si des navires ennemis se rencontrent dans des mers territoriales neutres baignant une étendue considérable de côtes à peu près désertes, incultes et non défendues, ces navires devront-ils oublier leur qualité d'ennemis? Faudra-t-il prendre à la lettre ces clauses de divers traités publics qui commandent l'abstention des hostilités dans tout l'espace des eaux mesuré à partir des côtes par la portée du canon? Celui qui veut forcer son ennemi légitime au combat, devra-t-il attendre patiemment d'être bien sûr de se trouver au delà de cet espace pour commencer l'attaque, et fournir par là à cet ennemi la possibilité de lui échapper? En s'en tenant rigoureusement au principe, il est certain qu'on devrait agir ainsi. Cet espace de mer est

---

perat, et omnem vim, a quocunque factam, legibus coercet. (BYNKERSHOEK, *Quæst. Juris publici*, lib. 1, cap. 8.)

soumis à l'empire et à la juridiction de l'état dont il baigne les côtes; de ce qu'il n'y a pas de forts ou de moyens de défense à proximité pour faire respecter cet empire, ce n'est pas une raison pour les puissances belligérantes de le mépriser. Un combat à la portée du canon peut jeter des boulets sur le territoire neutre, endommager les propriétés, blesser ou tuer les personnes, et faire rejaillir ainsi les conséquences de la querelle sur un pays qui y est étranger. Par toutes ces raisons, on voit qu'il serait régulier de s'abstenir en toute situation de tout acte d'hostilité en deçà de cette ligne qu'on appelle ligne de respect.

Mais, en fait, on conçoit que les opérations militaires d'une action maritime ne comportent pas une précision mathématique aussi rigoureuse; que l'officier commandant, lorsqu'il n'a en vue qu'une côte inculte, inhabitée, dénuée de tout signe de la puissance territoriale, puisse se laisser entraîner au delà de la règle précise, et qu'il soit évident cependant qu'il n'a pas eu l'intention d'offenser l'état neutre ni de violer son droit d'empire. Nous pensons que les circonstances de faits pareils devraient entrer en ligne de compte comme causes d'excuse; sauf, indubitablement, l'obligation, qui existe toujours, des réparations qui seraient dues au pays neutre, si le combat y avait occasionné un dommage quelconque.

Mais la violation de l'immunité attachée au terri-

toire neutre est surtout flagrante et manifeste, lorsque des hostilités sont exercées dans des eaux closes, telles que celles des ports et des rades. C'est alors un droit et un devoir pour l'état auquel appartiennent ces ports et ces rades d'user contre les contrevenants de la force dont il dispose sur les lieux. Ainsi l'artillerie des forts et des batteries doit être employée contre l'attaquant pour l'obliger à discontinuer le combat. Il en est de même dans des mers littorales sur des côtes ouvertes où il existe des moyens de défense.

Les hostilités dont il est question ne constituent pas moins une grave infraction aux obligations envers les neutres, lorsqu'elles ont lieu soit sur des rades foraines non fortifiées, soit même sur ces portions de la mer, découpées par des lignes droites tirées d'un cap à l'autre, que les Anglais appellent *king's chambers,* soit encore dans les baies formées par les embouchures des fleuves. L'absence des moyens de force pour réprimer cette infraction n'en diminue pas l'illégalité.

A l'époque de la formation de la première neutralité armée, pendant la guerre de l'indépendance de la grande république américaine, les puissances de la Baltique, qui toutes gardèrent la neutralité, voulurent étendre à cette mer l'immunité attachée aux ports et aux rades neutres. Au mois de mai 1780, la Cour de Danemarck fit remettre aux cours

des puissances belligérantes la déclaration suivante :

« Les états du roi de Danemarck et de Norwége « sont situés de telle manière, que le commerce de « ses sujets entre les provinces appartenant à sa cou- « ronne serait troublé, si S. M. ne prenait toutes les « mesures capables de garantir la Baltique et ses « côtes de toutes hostilités et violences, et de la met- « tre à l'abri des courses des armateurs et vaisseaux « armés.

« Le roi a donc résolu, pour entretenir la libre « et tranquille communication entre ses provinces, « de déclarer : que la Baltique étant une mer fer- « mée, incontestablement telle par sa situation lo- « cale, où toutes les nations doivent et peuvent na- « viguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un « calme parfait, S. M. ne saurait admettre l'entrée « des vaisseaux armés des puissances en guerre dans « cette mer, pour y commettre des hostilités con- « tre qui que ce soit.

« Les deux autres cours du Nord adoptent et « professent le même système, qui est d'autant plus « juste et naturel, que toutes les puissances dont les « états entourent la Baltique, jouissent de la plus « profonde paix, et la regardent comme un des « plus grands biens que des souverains puissent pro- « curer à leurs sujets. »

Le 25 mai 1780, la cour de France, par l'organe de M. de Vergennes, répondit à cette déclaration :

« Bien loin de vouloir étendre le théâtre de la « guerre, le roi a montré constamment le désir de « le restreindre. L'attention de S. M. à fixer pré- « cisément l'espace des côtes neutres, dans lequel « ses sujets ne pourraient pas attaquer l'ennemi, a « déjà prouvé combien elle respectait la souverai- « neté de toutes les puissances qui bordent la mer « Baltique, ayant embrassé la neutralité ; S. M. a « regardé cette mer comme fermée de l'aveu même « de ses souverains. Elle continuera à en agir de « même, et S. M. Danoise paraissant désirer que les « ordres soient donnés pour qu'aucun vaisseau fran- « çais ne commette des hostilités au delà du Sund, « M. l'envoyé du Danemarck peut assurer ce mo- « narque que le roi se prêtera volontiers à cette dé- « marche.

« S. M. n'a rien plus à cœur que de faire ce qui « est avantageux et agréable aux puissances neutres, « à celles surtout qui se montrent protectrices de la « liberté des mers, et en particulier à S. M. Danoise « dont elle souhaite infiniment conserver la con- « fiance et l'amitié (1) ».

Nous croyons que les trois cours du Nord agissant collectivement dans cette démarche, étaient parfaitement dans leur droit, vu la situation locale, la configuration et le peu d'étendue de la mer

(1) Martens, *Recueil*, t. 3.

Baltique. En déclarant cette mer *mare clausum*, elles étaient loin de donner à cette expression le sens qu'y donnait anciennement le fameux écrivain anglais Selden, cet adversaire de la liberté des mers. Guidées par des motifs d'intérêt général, elles voulaient seulement restreindre les maux de la guerre et ne s'attribuaient par là aucun droit de propriété sur la Baltique, toujours ouverte à tous les pavillons pour les relations pacifiques de toute sorte.

Il appartient à l'autorité qui commande dans les lieux neutres où des forces navales belligérantes ont été reçues, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute atteinte aux droits de la neutralité. Une de ces mesures consiste à empêcher la sortie simultanée des navires appartenant à des puissances ennemies l'une de l'autre. Dans la règle sanctionnée par la coutume, par les ordonnances particulières de diverses puissances (1), et par les clauses

---

(1) Règlements relatifs à la navigation et au commerce, adoptés par les états neutres d'Italie, pendant la guerre de 1778 (dans LAMPREDI).

L'article 3 de ces règlements va même plus loin, car il dit :

« Aucun vaisseau des nations en guerre qui serait à l'ancre dans les ports de Livourne, de Porto-Ferrajo ou de tout autre de la Toscane, ne pourra sortir lorsqu'il y aura des bâtiments signalés au fanal, ou qui, sans être signalés, seraient aperçus à la vue ; et si les vaisseaux des nations en guerre étaient déjà à la voile, et que l'on fît des signaux au fanal ou que l'on aperçût des bâtiments

expresses de beaucoup de traités publics, notamment par les traités avec les puissances barbaresques, un intervalle d'au moins vingt-quatre heures doit être mis entre les appareillages de ces navires.

L'époque des dernières guerres maritimes offre quelques applications pratiques de cette règle. Nous préférons citer comme exemple un fait choisi dans des temps un peu plus éloignés, afin de mieux démontrer l'ancienneté de l'usage.

Ce fait est consigné dans le rapport suivant, que M. le chevalier de Castillon, capitaine de vaisseau, commandant le vaisseau *le Fantasque*, adressait au ministre, le 18 décembre 1759.

Monseigneur,

« J'ay eu l'honneur de vous rendre compte par le courrier passé, du parti que j'avais pris en conséquence de la relâche de l'escadre anglaise dans cette baye, de demander au gouverneur de Cadix l'assurance d'en pouvoir partir avec vingt-quatre heures d'avance sur les Anglais, en vertu du droit des gens. La réponse du gouverneur me parut satisfaisante; vous en avez pu juger par la traduction

---

à la mer avant qu'ils soient entièrement sortis du port, on les rappellera d'un coup de canon, et ils seront obligés de rentrer et de mouiller jusqu'à ce que les bâtiments signalés soient entrés ou hors de vue. »

que je vous en ai envoyée. Je ne m'occupai plus en conséquence que des moyens de profiter du premier vent favorable pour m'éloigner de ce port, et pouvoir ensuite me déterminer conformément aux ordres contenus dans la lettre de Sa Majesté, du 27 novembre, que vous m'avez fait parvenir par le dernier courrier. Depuis ce temps, la constance des vents de sud et sud-ouest, les mêmes qui ont failli faire périr l'escadre anglaise à l'entrée de ce port, m'ont empêché d'en sortir.

L'escadre anglaise ayant profité de ce retardement forcé pour se remettre en état de sortir, l'admiral Broderic envoya hier à midy un quart, un officier au gouverneur de Cadix pour luy notifier son départ pour aujourd'huy à midy un quart.

Le gouverneur de Cadix m'en fit part, par une lettre en espagnol, dont je crois devoir vous envoyer la copie non traduite que voicy :

« Mui señor mio, en conscecuencia de lo que tengo co-
« municado a V. S. en fecha de este mes sobre la respues-
« ta del vice almirante Broderic en asunto à que veinte i
« quatro horas antes de salir con su escuadra avisaria pa-
« raque si en ellas quisiere V. S. executarlo con la suia lo
« pudiese practicar, prevengo a V. S. que en este punto
« acabo de tener un officio del expresado vice-almirante
« en que me participa que dentro de veinte i quatro horas
« piensa partir; a fin de que yo passe à V. S esta noticia
« i pueda V. S. executarlo ahora si gustase, en inteligen-
« cia de que no verificandose la salida de V. S. con sus na-
« vios no podre embarazar, pasadas estas veinte i quatro

« horas, su viage al referido vice–almirante; i espero en caso
« de no determinar V. S. hacerse a la vela, observara lo que
« previenen los tratados de paces, i lo que practicaran los
« ingleses se V. S. resolviere salir luego tocante a la segu-
« ridad de las veinte quatro horas. » (1)

Je reçus, Monseigneur, cette lettre à trois heures après midi, et fis sur ce qu'elle contient les réflexions suivantes.

1° « En faisant quadrer les deux lettres du gouverneur de Cadix, il me parut que je ne pouvais compter sur les vingt-quatre heures qu'à compter du moment où l'amiral anglais avait donné avis de son départ audit gouverneur, en sorte que ledit amiral n'était point engagé à demeurer vingt-quatre

---

(1) Monsieur, en conséquence de la communication que j'ai faite à votre seigneurie, en date de ce mois, touchant la réponse faite par le vice-amiral Broderic, que vingt-quatre heures avant de mettre à la voile avec son escadre il donnerait avis de son départ, afin que vous puissiez mettre le vôtre à exécution si vous le désiriez, j'ai l'honneur de vous prévenir qu'en ce moment même je viens de recevoir un pli dudit amiral, dans lequel il m'informe qu'il est dans l'intention de partir d'ici à vingt-quatre heures. Je vous fais part de cette nouvelle, afin que vous puissiez mettre vous même à la voile avec votre escadre si cela vous convient; vous faisant observer que dans le cas où votre départ et celui de vos vaisseaux n'aurait pas lieu, je ne pourrais empêcher celui du vice-amiral après ces vingt-quatre heures. J'espère que dans le cas où vous vous détermineriez à ne pas appareiller, vous observerez ce que commandent les traités de paix, et ce que pratiqueront les Anglais touchant la sûreté des vingt-quatre heures, si vous vous décidez à partir tout de suite.

heures après mon départ, mais seulement après sa demande.

2° « Je trouvai extraordinaire qu'ayant demandé à partir le premier, et n'ayant pu en aucune sorte sans risquer l'escadre du roy, effectuer mon départ, le gouverneur de Cadix me mit dans le cas de recevoir l'heure des ennemis du roy.

Enfin, le temps était tout gâté, je ne pouvais sortir dans la journée, la nuit venant ensuite, et la marée devant m'être contraire toute la matinée. Je sentis toute l'adresse du vice-admiral anglais, qui me donnait vingt-quatre heures dont je ne pouvais profiter; je me déterminay en conséquence à répondre au gouverneur la lettre suivante.

« Il est vray, Monsieur, qu'il y a plusieurs jours que je « vous ay fait demander de retenir l'escadre anglaise dans « cette baye pendant l'espace de vingt-quatre heures après « mon départ avec mon escadre, que je comptais effectuer « au premier instant où le vent me permettrait de sortir. « La réponse dont vous m'avez honoré à cet égard étant « conforme à ce que j'avais lieu d'attendre, je ne me suis « occupé que des moyens de profiter du premier souffle de « vent favorable pour sortir de la baye; les mouvements « que vous avés pu apercevoir dans mon escadre doivent « vous en convaincre. Je vous fais remarquer cela parti- « culièrement, parce qu'il importe fort à mon honneur que « vous soyiez convaincu que je ne vous ay pas fait cette « demande par un esprit de chicane et pour n'en pas user; « rien n'est plus certain, Monsieur, que l'impossibilité où « j'ay été de l'effectuer.

« Si l'escadre anglaise demande à sortir aujourd'huy,

« c'est à vous de décider pour la préférence; ce n'est point « aux ennemis du roy, mon maître, à décider du sort de « son escadre et à me prescrire une heure; c'est à vous, « Monsieur, qui dans la place où vous êtes, êtes revêtu de « l'authorité de Sa Majesté catholique, la seule qui doive « parler en cette occasion. Je vous prie de me faire savoir « sur quoi je dois compter, en conséquence des traités en- « tre Sa Majesté Catholique et le roy d'Angleterre. Je vous « demande de me déclarer ce que vous exigez de moi si « l'escadre anglaise obtient la préférence pour sortir la pre- « mière, et de m'avertir aussy de l'heure à laquelle mon « tour reviendra si l'escadre anglaise ne sort pas pendant « les vingt-quatre heures qu'elle a demandées, ayant lieu « d'espérer que vous établirés à cet égard au moins une al- « ternative entre nous. »

« Le gouverneur de Cadix demanda de pouvoir s'expliquer avant de résoudre mes questions, ce qui n'a pu se faire que ce matin; et ce matin même il est entré dans cette baye un vaisseau anglais à deux batteries, qui, joint à ceux que je compte actuellement en état de sortir, porte cette escadre à six vaisseaux et trois frégates.

« Comme je fis dire hier au soir audit gouverneur qu'il était important que j'eusse sa réponse de bon matin, il a donné ordre à l'officier qu'il a envoyé à l'admiral anglais, de me communiquer sa réponse. Elle a été lüe et m'a été expliquée par M. de Beauval, enseigne sur mon bord, faisant fonctions de major, qui entend fort bien l'anglais; cet officier m'a assuré que l'admiral reconnaissait le droit que nous avions de demander l'alternative, mais qu'il

ne s'expliquait point sur le point essentiel du jour de notre alternative et sur l'assurance des vingt-quatre heures à commencer du moment de mon départ.

« Cependant, le temps qui avait paru se mettre au beau s'est tout à fait regâté, ce qui m'a donné le moyen de m'expliquer encore à ce sujet avec le gouverneur de Cadix. Il m'a fait dire qu'il me répondait des vingt-quatre heures après mon départ, pourvu que je partisse dans les vingt-quatre heures de mon alternative, qui, ayant fini aujourd'huy à midi et un quart, recommencera demain à pareille heure.

« Avec cette assurance, vous ne devés pas douter, Monseigneur, de ma vigilance pour saisir le premier instant favorable.

« Je viens dans le moment de recevoir une lettre du gouverneur de Cadix, dans laquelle il m'assure ce qu'il m'avait fait dire tant sur l'alternative, que sur la protection du port.

« Je suis avec respect..., etc.

« Le chevalier DE CASTILLON. »

A bord du vaisseau du Roy, *le Fantasque*,
baye de Cadix, 18 décembre 1759.

Cet exemple, tel qu'il est consigné dans cette correspondance de M. de Castillon, présente quelques

particularités curieuses relativement à la priorité pour le tour d'appareillage. On conçoit, en effet, que cette priorité soit d'un grand intérêt pour celui que l'infériorité de ses forces met dans la nécessiter d'éviter le combat ; vingt-quatre heures d'avance pendant lesquelles on est maître de sa manœuvre étant un immense avantage.

L'illégalité des actes d'hostilité exercés dans les eaux territoriales d'une puissance neutre, entraîne comme conséquence directe l'illégalité des prises faites en dedans des limites de ces eaux. Ces prises ne sont pas valables, soit qu'elles aient été faites par des navires de guerre, soit qu'elles l'aient été par des corsaires. C'est le devoir de l'état auquel appartient le capteur de les restituer aux premiers propriétaires ; et même c'est le droit et le devoir de l'état neutre dont le territoire a été violé de prononcer lui-même cette restitution si la prise se trouve amenée chez lui.

Toutefois la nullité des prises ainsi faites n'est pas tellement absolue qu'elle puisse être invoquée et que l'état du capteur doive la prononcer même en l'absence de toute réclamation de la part de l'état neutre dont on prétend que les droits ont été méconnus. « C'est une règle technique des cours de prises, dit à ce sujet M. Wheaton, de ne restituer dans leur propriété les réclamants particuliers, en

cas pareil, que sur la plainte du gouvernement neutre dont le territoire a été ainsi violé. Cette règle est fondée sur le principe que l'état neutre seul a été blessé dans ses droits par une telle capture et que l'ennemi réclamant n'a aucun droit d'intervenir pour lui et de s'en prévaloir » (1). Nous adhérons complétement à cette doctrine et à cette jurisprudence pratique. Elle concorde parfaitement avec ce que nous avons dit ci-dessus (p. 244) des cas où, à raison des circonstances et de l'état des côtes, les actes d'hostilité peuvent être excusés bien qu'ayant eu lieu dans une mer littorale neutre. Elle est même indispensable dans le système de tous ceux qui admettent, comme nous, cette possibilité d'excuse. Puisque la nullité des prises ainsi faites n'a rien d'absolu, qu'elle est subordonnée aux réclamations de l'état neutre, le fait est remis à l'appréciation de cet état. C'est à lui à juger s'il y a eu ou s'il n'y a pas eu véritablement atteinte portée à sa souveraineté ; s'il doit à sa propre dignité et aux obligations d'impartialité que lui impose sa qualité de neutre, de réclamer contre cette atteinte et de demander que les conséquences en soient annulées ou réparées ; ou bien s'il peut garder le silence et n'élever aucune réclamation. S'il réclame et que ses plaintes soient fondées, le gouvernement du cap-

(1) Wheaton, *Elements of international law*, vol. 2, p. 140.

teur doit annuler la prise ainsi faite au mépris d'une souveraineté neutre; s'il ne réclame pas, nul n'est admis à le faire pour lui, et le gouvernement du capteur n'a pas à tenir compte de pareilles objections.

Quant au droit qu'a le gouvernement neutre de faire relâcher lui-même les prises dont il s'agit, il est subordonné à une condition de fait indispensable : savoir, que les objets capturés se trouvent en la puissance de ce gouvernement, dans des lieux soumis à son empire. Il ne faut pas croire qu'en cela l'état neutre se rende juge de la validité ou de la nullité de la prise, au point de vue de la querelle des belligérants et des lois qu'ils doivent observer dans leur guerre maritime. Cette question est entièrement hors de son ressort. Mais des actes d'hostilité ont eu lieu illégitimement dans des eaux qui sont soumises à sa souveraineté, il est en son pouvoir de faire cesser les effets de ces actes; en usant de ce pouvoir, il ne fait que maintenir son droit, que prêter main-forte à sa propre cause : si la prise est hors de sa portée, il ne lui reste que le recours des réclamations diplomatiques; mais si elle est sous sa main, qu'a-t-il besoin de recourir à autrui? Il la fait relâcher lui-même, sans s'immiscer, du reste, dans l'examen d'aucune autre question relative à sa validité ou à sa nullité.

C'est à la nature de ce rôle qui en général n'a peut-être pas été suffisamment distingué de la juri-

diction des prises, qu'il faut référer cette autre restriction, indiquée par M. Wheaton dans les termes suivants : « Il a été déterminé par décision judiciaire, que la juridiction particulière d'un état neutre, concernant la validité des prises faites en violation de l'immunité de son territoire, ne doit être exercée que dans le seul but de faire opérer la restitution même de la propriété capturée, lorsque cette propriété a été conduite volontairement dans le territoire de cet état ; mais que cette juridiction ne doit pas s'étendre jusqu'à infliger une condamnation en dommages-intérêts à titre de peine, comme dans les cas ordinaires d'offenses maritimes (1). »

Le même publiciste pose la question de savoir si une fois que la prise a été conduite dans le pays du capteur et qu'elle y a été condamnée par les autorités compétentes, le gouvernement neutre conserve néanmoins le droit de la faire restituer au propriétaire primitif lorsqu'elle vient à entrer dans son territoire ? « Cela peut être douteux, dit-il, dans les cas où la prise est passée aux mains d'un acheteur de bonne foi qui n'a pas eu connaissance de l'illégalité de la capture ; mais il a été décidé que la juridiction neutre doit la faire restituer aux propriétaires primitifs lorsqu'elle est trouvée au pou-

(1) Wheaton, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p.147.

voir du capteur lui-même se prévalant de la sentence de condamnation qu'il a obtenue dans son pays (1). » Nous irons plus loin : il nous semble que le gouvernement neutre conserve ce droit, même à l'égard de l'acheteur de bonne foi, surtout si ce gouvernement avait réclamé diplomatiquement contre la violation de son territoire et que la condamnation de la prise eût été prononcée par l'état du capteur malgré ses réclamations. Le gouvernement neutre dont le territoire a été violé n'est pas obligé de subordonner son droit à la décision de cette juridiction étrangère et de se soumettre aux conséquences de cette décision : des considérations d'équité peuvent bien l'engager à ne pas user de son droit, mais, en principe, ce droit ne lui appartient pas moins, sauf à l'acheteur de bonne foi qui serait dépossédé à exercer les recours qu'il peut avoir contre ceux de qui il a acheté.

Si des forces navales belligérantes sont stationnées dans une baie, dans un fleuve ou à l'embouchure d'un fleuve d'un état neutre, à dessein de profiter de cette station pour exercer les droits de la guerre, les captures faites par ces forces navales sont aussi illégales. Ainsi si un navire belligérant mouillé ou croisant dans des eaux neutres, capture,

---

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 147.

au moyen de ses embarcations, un bâtiment qui se trouve en dehors des limites de ces eaux, ce bâtiment n'est pas de bonne prise ; bien que l'emploi de la force n'ait pas eu lieu, dans ce cas, sur le territoire neutre, néanmoins il est le résultat de l'usage de ce territoire ; et un tel usage pour des desseins hostiles n'est pas permis (1). Il faut donc appliquer à ce cas tout ce qui vient d'être dit de celui qui précède.

Sous la réserve de ces diverses circonstances, l'asile que les navires de guerre et les corsaires réguliers des puissances belligérantes sont admis à recevoir dans les ports neutres, s'applique aussi à ceux de ces navires qui arrivent avec des prises. Un état neutre n'ayant pas le droit de s'ingérer dans les résultats des actes exercés par un belligérant en conformité des lois de la guerre, du moment que le capteur a hissé le pavillon de l'état auquel il appartient à bord de la prise qu'il a faite, cette prise doit être considérée, provisoirement du moins, comme propriété de cet état ou de ses sujets ; et à ce titre on est fondé à réclamer pour elle l'hospitalité dans les ports amis.

Cependant il ne faut pas perdre de vue que chaque état, ayant la propriété et la police de ses ports,

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 138.

est libre, en principe, d'en ouvrir ou d'en fermer l'entrée, selon qu'il le juge convenable aux intérêts ou à la tranquillité du pays ; et que les belligérants ne peuvent, par conséquent, en réclamer l'entrée, pour leurs navires ni pour les prises qu'ils ont faites, comme un droit qui leur appartiendrait. L'usage constant des nations est de considérer ce point comme dépendant de la souveraineté territoriale ; et comme l'admission des prises peut être une cause plus fréquente d'embarras ou de trouble, comme elle met le neutre plus directement en contact avec les conséquences de la guerre, on conçoit qu'il use plus largement, à cet égard, du droit qu'il a de refuser cette admission.

Il résulte de là que les conventions internationales contiennent fréquemment, au sujet des prises, des dispositions spéciales prohibitives du droit général d'asile, hors les cas, bien entendu, de péril imminent qui entraînerait une relâche forcée ; ou en sens inverse, des stipulations imposant l'obligation d'accorder cet asile.

Dans plusieurs traités les parties contractantes sont convenues que chacune d'elles refusera d'admettre dans ses ports les navires qui auraient fait des captures sur l'autre partie. Tel est le traité de 1794 entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique, dans lequel il est dit, à l'art. 24 : « Ni « abri ni refuge ne sera accordé, dans leurs ports, « à ceux qui auront fait une capture sur les sujets

« ou citoyens de l'une ou de l'autre des deux par-
« ties. Mais s'ils sont forcés par le temps ou par les
« dangers de la mer d'entrer dans leurs ports,
« on aura soin d'accélérer leur départ et de les faire
« retirer au plus tôt. »

Ce même article assurait en même temps, ainsi qu'il suit, un droit positif de relâche absolue aux navires respectifs des deux puissances et à leurs prises : « Il sera permis aux vaisseaux de guerre et
« armateurs appartenant auxdites parties respec-
« tivement, de conduire où ils voudront les vais-
« seaux et effets pris sur leurs ennemis, sans être
« obligés de payer aucun droit aux officiers de l'a-
« mirauté ou autres juges quels qu'ils soient : les-
« dites prises, quand elles arriveront et entreront
« dans les ports desdites parties, ne seront ni déte-
« nues ni saisies, ni les visiteurs ou autres officiers
« de ces lieux ne visiteront ces prises, excepté à
« l'effet d'empêcher qu'on ne transporte une par-
« tie de la cargaison à terre d'une manière quel-
« conque contraire aux lois établies relativement
« au revenu public, à la navigation ou au com-
« merce, ni les officiers ne prendront aucune con-
« naissance de la validité de la prise. »

La première de ces stipulations fut une de celles du traité de 1794, qui provoquèrent le mécontentement et les plaintes de la France contre le gouvernement des Etats-Unis. Elle constituait, en effet, une infraction à l'art. 17 du traité de 1778 encore

en vigueur, d'après lequel les navires français et leurs prises devaient toujours être admis dans les ports de l'Union (1).

Dans le traité conclu à Paris le 30 sept. 1800, le droit d'asile dont il s'agit fut de nouveau reconnu, mais d'une manière limitative, par un article commençant par ces mots : « Lorsque les vaisseaux de « guerre des deux parties contractantes, ou ceux « que leurs citoyens auraient armés en guerre, se- « ront admis à relâcher, avec leurs prises, dans les « ports de l'une des deux parties, etc, etc. » La rédaction de cet article eût été plus précise si, supprimant le mot « lorsque » on avait dit simplement : « Les vaisseaux..., etc., etc.

En somme, en l'absence de disposition spéciale dans les traités, chaque état neutre est libre, hors le cas de relâche forcée, d'admettre ou de ne pas admettre dans ses ports les prises faites par les belligérants l'un sur l'autre ; et la règle commune est pour l'admissibilité de ces prises. Mais si l'état neutre prend une détermination contraire, comme il en a le droit, et refuse l'entrée de ses ports aux

---

(1) *Voy.* la correspondance entre le citoyen Genet, ministre plénipotentiaire de la république française près les Etats-Unis, et les membres du gouvernement fédéral, précédée des instructions données à ce ministre. *Philadelphie*, 1794.

Dans ces instructions, il était recommandé au citoyen Genet d'employer tous les moyens en son pouvoir pour faire observer religieusement les articles 17, 21 et 22 du traité de 1778.

prises de l'un des belligérants, nous croyons que l'impartialité a laquelle il est tenu lui fait un devoir d'adopter la même mesure à l'égard de l'autre partie, qui serait fondée, sans cela, à faire un sujet de plainte diplomatique d'une telle inégalité.

Lorsque la prise faite par un belligérant a été conduite et reçue dans un port neutre, le droit d'asile qui y est accordé au capteur et à sa prise, va-t-il jusqu'à permettre qu'il soit procédé sur le lieu même au jugement concernant la validité ou la nullité de cette prise?

Pour résoudre sainement la question, il faut bien remarquer que chaque gouvernement est le seul juge compétent de la légitimité des prises faites par les navires qu'il a commissionnés. C'est là une règle universellement reconnue et à l'abri de toute contestation. Elle est fondée sur ce que les captures maritimes sont des actes de guerre émanés de la souveraineté de l'état belligérant: or les nations n'ayant pas de supérieur commun, chacune d'elles reste seule juge de la légitimité de ses actes.

A la vérité on reconnaît au gouvernement neutre dans le territoire duquel la prise a été amenée, le droit de la faire restituer aux propriétaires primitifs, dans certains cas où la capture a été faite en violation de sa propre autorité: savoir, lorsqu'elle a été faite dans ses eaux littorales, ou par des navires armés et équipés sur son territoire malgré la

neutralité de ce territoire. Les règlements particuliers de quelques puissances y ajoutent un autre cas : celui où la prise a été faite sur les propres sujets de l'état neutre, sous prétexte de contrebande de guerre ou de toute autre cause, dans des conditions qui, aux yeux de cet état, la rendent illégitime. Mais, ainsi que nous l'avons déjà expliqué, ci-dessus, page 257, il n'y a pas là de contradiction avec la règle précédente. L'état neutre n'exerce pas en cela une véritable juridiction des prises ; il ne prétend pas s'ériger en juge entre les belligérants et décider si leurs actes, quant à ce qui les concerne respectivement, sont légitimes ou illégitimes. Une violation de sa propre autorité, une lésion de ses propres intérêts qu'il juge illégale a eu lieu ; les circonstances mettent en son pouvoir le moyen de se faire justice, et il le fait : toujours d'après le même principe, que n'ayant pas de juge supérieur dont il soit forcé de reconnaître le pouvoir, il est autorisé à apprécier et à maintenir lui-même son droit.

A part ces cas particuliers, il reste donc vrai que bien que la prise ait été amenée dans un port neutre, le gouvernement du capteur est le seul juge compétent pour prononcer sur la validité de cette prise. Or, comme il ne peut exercer sur un territoire appartenant à une autre puissance aucune juridiction, si ce n'est du consentement de cette puissance, il est incontestable que pour installer sur

le territoire d'un état neutre, soit dans la personne du consul, soit dans celle de tous autres fonctionnaires, une juridiction des prises, il faudrait qu'il en eût reçu l'autorisation de cet état.

Le gouvernement neutre peut-il ou doit-il donner une telle autorisation? La négative doit être tenue pour constante. « La juridiction en matière de prises de guerre, a écrit M. Wheaton, ne peut pas être exercée par une autorité déléguée résidant en pays neutre, telle par exemple que celle d'un tribunal consulaire installé dans un port neutre et agissant en vertu d'instructions émanées du gouvernement du capteur. Une semblable autorité judiciaire ne peut pas être concédée par un état neutre sur son propre territoire aux agents d'une puissance belligérante, puisque cet état neutre lui-même n'a pas le droit de l'exercer, si ce n'est dans les cas où sa souveraineté a été violée par le fait de la capture. C'est pourquoi une sentence de condamnation prononcée par le consul d'une puissance belligérante dans un port neutre, est considérée comme insuffisante pour transférer par adjudication la propriété des navires ou des marchandises capturés comme prise de guerre (1). » Nous sommes à peu de chose près de cet avis; mais par une autre raison. De ce que le gouvernement neutre n'aurait pas

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 94

le droit de juger lui-même la prise, il ne résulte pas tout à fait que ce gouvernement ne puisse pas, sur son territoire, autoriser l'état du capteur à rendre ce jugement. L'état du capteur n'exercerait pas en cela une autorité déléguée par l'état neutre, il exercerait la sienne propre, avec permission du souverain du lieu. C'est ainsi que les consuls et autres agents extérieurs exercent dans les lieux où ils résident une multitude de pouvoirs qui n'appartiennent pas aux souverains de ces lieux, mais qui leur sont délégués par leur propre gouvernement et dont l'autorité locale permet l'exercice sur son territoire. Le véritable motif qui s'oppose à ce qu'un état neutre permette que les prises amenées dans ses ports y soient jugées par l'état du capteur, c'est qu'en accordant cette permission il violerait les devoirs de neutralité. Il ne doit donc pas l'accorder. En effet, au moyen d'une pareille concession, ses ports ne seraient plus un lieu de simple asile, mais un lieu où viendraient se consommer les actes d'hostilité des belligérants. Le dépouillement de la propriété commencé en mer viendrait s'achever dans un port neutre. C'est ce qui ne doit pas avoir lieu. Sans doute si un gouvernement neutre consentait à accorder une pareille autorisation, on trouverait des états belligérants disposés à en profiter ; mais le belligérant ennemi serait en droit de réclamer contre une pareille violation des devoirs qu'impose la neutralité.

Cette prohibition ne doit pas être étendue aux actes de pure instruction, qui n'ont pour but que de constater les faits, que de recueillir les témoignages, les documents et tous les genres de preuve propres à éclairer l'autorité qui aura à prononcer ultérieurement sur le sort de la prise. Ces actes, qui sont dans l'intérêt commun des deux parties, pour mettre à jour la vérité, et dont l'urgence peut ne comporter aucune remise, sont de nature à pouvoir être faits sur le territoire neutre ; et nous pensons que rien ne s'oppose à ce que les agents consulaires ou autres officiers de l'état du capteur aient des pouvoirs et des instructions suffisantes à cet effet.

Nous appliquerons à la vente des prises dans les ports neutres, ce que nous venons de dire du jugement.

Quelques auteurs admettent, il est vrai, ce droit de vente. « Un armateur », dit Vattel, « conduit sa prise dans le premier port neutre, et l'y vend librement. Mais il ne pourrait y mettre à terre ses prisonniers, pour les tenir captifs, parce que garder et retenir des prisonniers de guerre est une continuation d'hostilités » (1). Mais en prenant toujours pour point de départ les devoirs de la neu-

(1) VATTEL, liv. 3, ch. 7, § 132.

tralite, on verra que les gouvernements neutres ne doivent pas autoriser sur leur territoire de pareilles ventes. Si donner une telle autorisation n'est pas directement un acte de guerre, c'est néanmoins un acte incontestablement préjudiciable aux intérêts de ceux sur lesquels le butin a été fait; c'est, en quelque sorte, s'associer au résultat final des hostilités.

Les navires des belligérants doivent trouver dans les ports neutres un asile où toute hostilité entre eux cesse; mais non un lieu où ils puissent venir consommer en sécurité leurs actes de guerre.

Toutefois, reproduisant ici la distinction qui a été faite, dans la question du jugement des prises, en faveur des actes d'instruction, nous pensons qu'il faut faire également exception en faveur des ventes qui ne sont que des mesures urgentes, conservatoires, dans l'intérêt commun des parties. Si, par exemple, il y a innavigabilité constatée de la prise, ou si les marchandises capturées sont de telle nature ou tellement avariées qu'il soit impossible de les conserver, la vente, dans ces cas, n'est qu'un acte de bonne gestion, qu'il doit être permis au gouvernement du capteur de faire faire même sur le territoire neutre, tant dans l'intérêt du capteur que du capturé, puisque le prix, tenu en réserve, devra en être remis en définitive, soit à l'un soit à l'autre, suivant le jugement qui sera rendu plus tard sur le sort de la capture.

Le droit conventionnel international, dans ses dispositions positives, est généralement conforme aux principes qui viennent d'être exposés. La plupart des traités publics, ou se taisent sur ce droit de vente, ou le prohibent expressément.

Les deux traités de 1794 et de 1800 que nous avons cités précédemment, le premier entre la Grande-Bretagne et l'Union américaine; le second, entre cette dernière puissance et la France, contiennent tous les deux un article ainsi conçu :

« Tous corsaires étrangers ayant des commis-
« sions d'un état ou prince en guerre avec l'une ou
« l'autre nation, ne pourront armer leurs vaisseaux
« dans les ports de l'une ou de l'autre nation, non
« plus qu'y vendre leurs prises, ni les échanger en
« aucune manière; il ne leur sera permis d'acheter
« des provisions que la quantité nécessaire pour ga-
« gner le port le plus voisin de l'état ou prince du-
« quel ils ont reçu leurs commissions. »

Le traité de 1778 entre la France et l'Amérique gardait le silence sur le droit de vente; mais la Hollande, dans une convention du 8 octobre 1782 avec les Etats-Unis, ayant stipulé que les prises introduites dans les ports respectifs pourraient y être déchargées et vendues, ce fut à la faveur de cette stipulation combinée avec l'article 2 du traité de 1778, lequel rendait commun à la France tout avantage accordé à une autre nation, que cette dernière puissance réclama, dans la guerre de la révo-

lution, le droit de vendre les prises dans les ports d'Amérique.

Du reste, la vente des prises en pays neutre, même dans les cas où elle est admise, ne peut jamais avoir lieu que comme une exception à la règle générale en vigueur chez toutes les puissances maritimes, d'après laquelle les capteurs sont tenus de conduire ou de faire conduire leurs prises dans les ports de l'état auxquels ils appartiennent et, autant que possible, dans les ports où ils ont armé; et qui ordonne, sous des peines sévères, de ne rien distraire ou rien aliéner de la prise, avant qu'un jugement définitif émané de tribunaux spéciaux, siégeant sur le territoire de cet état, ait prononcé affirmativement.

Conformément à ces principes, le Danemarck, en 1793, avait défendu aux corsaires français de vendre dans les ports de la Norwége les prises qu'ils avaient faites, en motivant cette défense sur ce que les ordonnances françaises enjoignaient expressément aux capitaines français d'amener les prises dans les ports français (1).

Rien de ce qui vient d'être dit, soit quant au jugement, soit quant à la vente des prises dans les

---

(1) C'est la disposition de l'article 17 de l'ordonnance du mois d'août 1681, *titre des prises*, renouvelée par l'article 61, titre 2, de l'arrêté du 2 prairial an 11, qui nous régit aujourd'hui.

ports neutres, ne doit être étendu au cas où la prise a été conduite par le capteur dans le port d'un allié. L'état auquel ce port appartient a le droit incontestable d'autoriser le gouvernement du capteur, son allié, à y faire juger et à y faire vendre les prises qu'il a faites dans la guerre commune; et, cela, par une raison toute simple : c'est que l'allié, partie lui-même dans la guerre, n'est tenu à aucun devoir de neutralité.

« Rien n'empêche le gouvernement de cet état, dit M. Wheaton, quoique lui-même ne puisse prononcer la condamnation, de permettre à son allié l'exercice de cet acte final d'hostilités : les deux gouvernements ont un intérêt commun, et tous les deux peuvent être considérés comme autorisés à prendre toutes les mesures propres à assurer le succès de leurs armes et à utiliser mutuellement leurs ports respectifs. Un tel jugement d'adjudication est donc valable quant aux propriétés capturées dans le cours des opérations d'une guerre commune(1). »

La législation et les règlements intérieurs de la France, relatifs au jugement et à la vente des prises, se concilient parfaitement avec les principes internationaux qui viennent d'être exposés.

Il est enjoint, en règle générale, au capteur, ainsi

---

(1) Wheaton, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 90.

que nous venons de le dire, page 271, d'amener ses prises dans un port français, et même autant que possible à son port d'armement (1). Mais les lois prévoient aussi le cas où les circonstances obligeraient, par exception, à les conduire dans un port étranger.

L'ordonnance du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale (art. 78), et celle du 7 novembre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire (art. 31), prescrivent aux consuls, à l'égard de ces prises, de se conformer, si les traités le permettent, aux dispositions des arrêtés du 6 germinal an 8 (27 mars 1800) et du 9 ventôse an 9 (28 février 1801).

D'après le premier de ces arrêtés (art. 23 et suiv.) auquel le second, pour le point qui nous occupe, ne fait que se référer, les consuls doivent, à l'égard des prises conduites dans des ports étrangers, se conformer exactement aux traités conclus entre la France et les puissances chez lesquelles ces consuls sont établis ; et ils sont chargés, seulement dans le cas où le règlement français pourra y recevoir son exécution, de remplir toutes fonctions dévolues dans les ports de France à l'officier d'administration du port.

---

(1) Arrêté du 2 prairial an 11 (22 mai 1803), art. 61

Ainsi, en parcourant dans l'arrêté du 6 germinal an 8 (art. 8 et suiv.) le détail de ces fonctions, en y ajoutant encore les dispositions de l'arrêté du 2 prairial an 11 (art. 69 et suiv.), on voit que les consuls sont chargés de procéder aux actes d'instruction, et aux ventes provisoires, s'il y a lieu. On peut élever des doutes plausibles sur le point de savoir si le règlement leur accorde aussi le droit de rendre, avec l'assistance de deux assesseurs, une décision en premier ressort sur la validité de la prise, sauf l'appel au conseil des prises, aujourd'hui le conseil d'Etat. Dans tous les cas, ce droit ne leur est accordé que sous la réserve des traités ou des obligations qu'impose le droit international, dans la supposition que ces actes leur seraient permis dans les ports où ils siégent, et toujours avec injonction d'envoyer l'instruction de la prise et toutes les pièces devant servir à faire prononcer sur sa validité, au ministre de la marine, pour qu'elles soient transmises par ce ministre au conseil des prises (arrêté du 6 germinal an 8, art. 24).

L'immunité reconnue du territoire maritime neutre, en vertu de laquelle les actes d'hostilité d'un belligérant contre un autre sont probibés sur ce territoire, n'a pas toujours été respectée dans tous les cas. L'histoire nous montre plusieurs violations commises tantôt par une puissance, tantôt par l'autre. Une des plus notables est l'attaque faite, en

1759, par une armée anglaise de seize vaisseaux, commandée par l'amiral Boscawen, contre le chef d'escadre de La Clue, qui avait avec lui quatre vaisseaux, l'Océan, le Redoutable, le Téméraire et le Modeste. M. de La Clue, poursuivi en vue de la côte du Portugal par des forces si supérieures, fit échouer ses vaisseaux sur cette côte, entre Sagres et Lagos, avec le dessein de les y brûler et de faire débarquer les équipages.

L'amiral Boscawen vint l'y attaquer, et malgré le canon des forteresses d'Almadaua, d'Ezaria, de Figueras et de Sagres, il en enleva deux, le Téméraire et le Modeste, et incendia les autres (1).

Cette affaire est connue dans les annales diplomatiques, et mérite d'être citée, parce qu'elle donna lieu, de la part du Portugal, à une demande en réparation et à une amende honorable de l'Angleterre.

Le Portugal était alors administré par un homme illustre, le marquis de Pombal ; le même qui, après le désastre du tremblement de terre de 1755, fit sortir Lisbonne de ses ruines, et qui, dans un ardent patriotisme, mit en œuvre toutes les ressources d'un génie supérieur pour briser les chaînes britanniques qui tenaient son pays en servitude depuis l'époque du traité de Méthuen.

---

(1) Voir à l'Appendice, annexe F, le rapport officiel de M. de La Clue.

Voici quelques extraits de dépêches écrites par le marquis de Pombal au ministre du *foreign office* à Londres, qui se refusait à une réparation.

« Je sais que votre cabinet a pris un empire sur « le nôtre ; mais je sais aussi qu'il est temps de le « finir. Si mes prédécesseurs ont eu la faiblesse de « vous accorder toujours tout ce que vous vouliez, « je ne vous accorderai jamais que ce que je vous « dois. C'est mon dernier mot : réglez-vous là-des- « sus.

« Je prie V. E. de ne point me faire ressouvenir « des condescendances que notre gouvernement a « eues pour le vôtre. Elles sont telles que je ne sache « pas qu'aucune puissance en ait jamais accordé de « semblables à une autre. Il est juste que cet ascen- « dant finisse une fois, et que nous fassions voir à « toute l'Europe, que nous avons secoué le joug « d'une domination étrangère. Nous ne pouvons « mieux le prouver qu'en exigeant de votre gouver- « nement une satisfaction qu'il n'est pas en droit « de nous refuser. La France nous regarderait « comme dans un état d'impuissance, si nous ne « pouvions pas nous faire rendre raison de l'offense « que vous nous avez faite, de venir brûler dans nos « parages des vaisseaux qui devaient y être en toute « sûreté.

« La satisfaction que je vous demande est con-

« forme au droit des gens. Il arrive tous les jours « que des officiers de mer ou de terre font, par zèle « ou par inconsidération, ce qu'ils ne devraient pas « faire ; c'est au gouvernement à les punir et à en « faire la réparation à l'état qu'ils ont offensé. Il « ne faut pas croire que ces sortes de réparations le « rendent méprisable. On a meilleure opinion « d'une nation qui se prête à ce qui est juste : et « c'est toujours de l'opinion que dépend la puis- « sance d'un état ».

La vigueur de ce langage imposa à la cour de Londres qui céda enfin. Lord Knowles fut envoyé à Lisbonne en ambassade extraordinaire, et en présence du corps diplomatique étranger, il y prononça un discours dans lequel il faisait, au nom du roi d'Anglerre, des excuses au roi de Portugal sur la violation de son territoire, ajoutant que les officiers anglais avaient ordre de se conduire désormais avec plus de circonspection.

Le marquis de Pombal, de son côté, fit examiner la conduite des officiers qui commandaient les forts portugais, accusés d'une résistance trop molle.

Toutefois, il ne paraît pas que cette enquête ait eu pour résultat la punition d'aucun de ces officiers. Le comte de Merle, ambassadeur de France à Lisbonne, n'obtint pas toute la satisfaction qu'il demandait au nom de sa cour, et notamment la restitution des vaisseaux le Téméraire et le Modeste. Cette satisfaction se borna au discours de milord

Knowles. Aussi, quelques années plus tard, en juin 1762, la France, dans sa déclaration de guerre au Portugal, établissait-elle comme un grief ce défaut de satisfaction (1).

Il est à propos de faire observer ici que, suivant une opinion du reste peu en crédit parmi les publicistes, l'attaque faite par les Anglais contre les vaisseaux de M. de La Clue, ne fut pas une violation du droit des gens, parce que ces vaisseaux avaient été, immédiatement avant leur échouage sur la côte, chassés et combattus en haute mer. Quelques auteurs pensent, en effet, que dans le cas où deux ennemis se livrent un combat hors des limites maritimes territoriales neutres, celui qui cède peut être poursuivi, *dum fervet opus*, et réduit alors même qu'il se réfugie en dedans de ces limites. Bynkershoek, en fait une question qu'il pose comme douteuse.

« On peut douter davantage », dit-il, « s'il est licite quand on combat un ennemi dans une mer ouverte, de le poursuivre jusque dans un fleuve, un port ou un golfe neutres ».

Ce publiciste éminent cite quelques décrets des Etats-Généraux qui résolvent la question affirmativement, et il s'exprime ensuite de la manière sui-

(1) Flassan, *Histoire de la Diplomatie française*, t. 6, p. 180 et 167.

vante : « Si donc deux escadres se battent dans une mer ouverte et que l'une prenne chasse, je ne m'oppose point à ce que le vainqueur poursuive l'escadre vaincue, quoiqu'elle se soit réfugiée sur un territoire ami ». Et plus bas, il dit encore : « En un mot, dans le territoire d'un ami commun, on est en droit d'empêcher une hostilité qui commence sur ce territoire; on n'a pas le droit de mettre fin à un acte hostile qui, commencé hors des limites de ce territoire, se continue en dedans *dum fervet opus* (1)». Il ajoute ensuite : « On peut discuter et distinguer à ce sujet sans absurdité; mais nous ne voyons pas qu'aucune distinction ait été faite sur la question, soit parmi les écrivains de droit public, soit parmi les nations européennes, si l'on excepte les Provinces-Unies ».

Au nombre des publicistes de grande autorité, qui n'admettent pas le principe en vertu duquel on prétend restreindre, dans le cas dont nous venons de parler, les effets de l'immunité attachée au territoire neutre, nous pouvons citer M. Wheaton, qui qualifie ce principe d'anormal. « Il n'y a pas, dit-il, d'exception à la règle suivante : qu'une entrée volontaire sur un territoire neutre, avec des desseins

---

(1) *Quæst. Juris publici,* lib. 1, cap. 8. « Uno verbo : territorium communis amici valet ad prohibendam vim, quæ ibi inchoatur; non valet ad inhibendam, quæ, extra territorium inchoata, dum fervet opus, in ipso territorio continuatur. »

hostiles, est absolument illégale ». Et il cite comme conforme à son opinion celle d'un homme éminent, pris parmi les Anglais eux-mêmes, sir Wm. Scott (1).

Nous nous rangeons, pour notre compte, entièrement à cet avis, sauf les tempéraments déjà indiqués page 244.

Le combat que le bailli de Suffren livra, sous le règne de Louis XVI, en 1781, contre une escadre anglaise commandée par le commodore Johnstone, à l'ancre dans la baie de la Praya, aux îles du Cap-Vert, nous offre aussi un exemple notable d'une infraction commise par les Français contre le droit général d'asile. Dans ce combat, dont les suites, du reste, n'amenèrent, de part ni d'autre, la prise d'aucun bâtiment, les forts portugais joignirent leur feu à celui de l'escadre anglaise. M. de Suffren, après son attaque, continua sa route pour l'Inde, où il reçut plus tard de la cour de Versailles, une sorte d'approbation de la conduite qu'il avait tenue (2).

---

(1) « There is, then, no exception to the rule, that every voluntary entrance into neutral territory, with hostile purposes, is absolutely unlawful. » When the fact is established, » says sir W. Scott, « it overrules every other consideration. The capture is « done away; the property must be restored, notwithstanding « that it may actually belong to the enemy. » (WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 139 et 140.)

(2) Voir à l'Appendice, Annexe F, des notes diplomatiques en-

L'examen que nous venons de faire du droit d'asile accordé à chacun des belligérants dans les mers littorales et dans les ports neutres, nous amène, comme à une question secondaire, à l'examen du cas où des bâtiments font naufrage ou échouent sur les côtes mêmes de leur ennemi. Ce dernier peut-il alors s'emparer de ces navires que des accidents de mer livrent sans défense en son pouvoir?

Il faut appliquer ici ce qu'a dit Bynkershoek au sujet de certains actes relatifs à la guerre. « La justice le permet, la grandeur d'âme le défend (1). » L'exemple suivant fait voir que la France a mis quelquefois la grandeur d'âme avant le droit rigoureux.

Vers la fin de la dernière guerre, une frégate anglaise avait établi sa croisière aux environs de Belle-Isle; de là, elle nuisait beaucoup au commerce français, en empêchant les arrivages et la sortie de la Loire. Une nuit qu'elle avait poussé ses bordées jusqu'à l'embouchure même du fleuve, elle toucha sur les roches dangereuses qui avoisinent cette embouchure. Cet accident avait eu lieu vers la fin du flot; la nuit était noire et orageuse; sans pilote pra-

---

tre le Danemarck et la Grande-Bretagne, au sujet d'une autre violation de cette nature, commise par les Anglais dans l'année 1801.

(1) Justitia omnem dolum, excepta, ut dixi, perfidia, admittit; animi magnitudo non admittit. (*Voy.* ci-dessus, chap. 1, pag. 28, note 1.)

tique de l'endroit, la frégate était perdue si elle eût été bornée à ses seules ressources. Elle mit des feux de position ; elle lança des fusées d'alarme et tira le canon de détresse. A ces signaux répétés, le commissaire de la marine du Croisic réunit, sans perte de temps, les marins et les embarcations des navires mouillés sur rade et les bateaux pêcheurs disponibles, et, avec le même empressement que s'il se fût agi d'un bâtiment français ou d'un bâtiment ami, il se porta lui-même au secours de la frégate anglaise qu'il parvint à sauver d'une perte certaine. Grâce à la promptitude de ces secours, cette frégate n'éprouva que peu d'avaries, et elle put immédiatement faire route au large.

On dit qu'à la demande de son commandant, justement reconnaissant de la générosité dont on avait fait preuve envers lui, le gouvernement anglais fit mettre en liberté ceux qui, parmi les prisonniers français en Angleterre, étaient parents des marins qui avaient concouru au sauvetage de la frégate.

Il est quelquefois arrivé que des navires, dans un danger imminent et irrésistible, n'ont eu d'autres moyens de se soustraire à une perte certaine, que la ressource extrême d'aller demander asile dans les ports mêmes de leur ennemi. La conduite à tenir en pareil cas à l'égard de ces navires, est encore dictée différemment par le droit et par la générosité. L'exemple suivant, cité plus d'une fois, nous mon-

tre cette dernière faisant taire les principes rigoureux du premier.

En 1746, le capitaine Edwards, commandant le vaisseau de guerre anglais *l'Élisabeth*, se trouvant en perdition sur les côtes de Cuba, à la suite d'un de ces ouragans si terribles dans le golfe du Mexique, se réfugia dans le port de la Havane, et se présenta au gouverneur de cette ville à qui il adressa ce discours :

« Je viens vous remettre mon vaisseau, mes matelots, mes soldats et moi-même; je ne vous demande que la vie pour mon équipage. — Jamais, lui répondit le gouverneur espagnol, je ne commettrai une action infâme. Si nous vous avions pris en combattant en pleine mer ou sur nos côtes, votre vaisseau nous appartiendrait, et vous seriez nos prisonniers; mais battus par la tempête, c'est la crainte du naufrage qui vous a jetés dans ce port; j'oublie donc et je dois oublier que ma nation est en guerre avec la vôtre; vous êtes des hommes et nous aussi; vous êtes malheureux et nous vous devons de la pitié. Faites réparer votre vaisseau en toute assurance. Vous partirez ensuite, et je vous donnerai un passe-port jusqu'au delà des Bermudes. Si vous êtes pris après avoir passé ce terme, le droit de la guerre vous aura mis dans nos mains; mais, en ce moment, je ne vois en vous que des étrangers pour qui l'humanité réclame des secours. »

Voici un autre fait beaucoup moins connu, dont

nous avons pris les détails à des sources officielles, qui présente une issue tout opposée.

A la fin de l'année 1758, M. Martel, capitaine de vaisseau, commandant le vaisseau *le Belliqueux*, ayant été séparé par le mauvais temps et après un combat contre des forces anglaises supérieures, d'une escadre sous les ordres de M. Duchaffault, avec laquelle il avait appareillé de la rade de Quebec, le 9 septembre de la même année, pour retourner en France, se trouva, par suite d'une erreur de point occasionnée par la violence des courants, porté à l'ouvert du canal de Bristol. Contrarié par la constance de forts vents de bout, il fut contraint d'aller mouiller sous l'île de Londy, où il resta quelques jours qu'il mit à profit pour réparer des avaries majeures.

La violence du vent, qui continuait toujours au sud-ouest et sud-sud-ouest, ayant fait casser ses câbles, il dérada, et les courants l'enfoncèrent davantage dans le canal et l'entraînèrent sur des bancs de sable et des roches qu'il ne put éviter qu'en mouillant en pleine côte. Ce mouillage ne pouvait être longtemps tenable; *le Belliqueux* fut forcé d'appareiller en laissant ses ancres au fond. Les vents contraires continuant de régner avec une extrême violence, ce vaisseau n'ayant plus que pour cinq jours de vivres, ayant quatre-vingts malades sur les cadres, le reste de son équipage exténué de fatigues, le capitaine Martel prit la détermination

d'aller mouiller à Bristol, espérant que la générosité anglaise, en raison des circonstances, ne lui refuserait pas un asile; qu'il lui serait permis de s'y procurer des vivres, et qu'on le laisserait partir librement ensuite. Ce qui le décida à prendre ce parti extrême, ce fut l'exemple récent d'une frégate anglaise qui, se trouvant dans une position semblable, était allée demander des vivres à Brest, et à laquelle on avait fourni généreusement tout ce qui lui était nécessaire, en lui laissant suivre sa destination sans aucun obstacle.

M. Martel, faisant route pour Bristol, fit rencontre d'un vaisseau anglais de 50 canons *l'Antelope*, à la vue duquel il hissa pavillon parlementaire, et auquel il fit part de sa situation en lui déclarant qu'il allait à Bristol, mais qu'il ne se rendait pas.

Le commandant anglais lui répondit qu'il ne doutait point qu'on n'eût pour lui le même procédé qu'on avait eu peu auparavant en France pour une frégate anglaise, mais que l'amirauté de Londres pouvait seule en décider. Sur cette assurance, *le Belliqueux* vint prendre le mouillage de Bristol.

La trop grande confiance de M. Martel fut cruellement trompée. Ce commandant, malgré ses réclamations et ses protestations aux lords de l'amirauté, vit son vaisseau capturé et fut fait prisonnier avec son équipage.

M. Martel fut fortement blâmé en France par le

ministre, qui lui reprocha de n'avoir point attaqué le vaisseau anglais *l'Antelope;* et, en effet, si *le Belliqueux* n'avait pas de vivres à bord, il avait de la poudre et des boulets, et l'heureuse rencontre d'un vaisseau ennemi lui offrait un moyen glorieux de se procurer ce qui lui manquait. Il aurait dû tâcher de réduire ce vaisseau et prendre des vivres à son bord.

On peut voir dans les rapports officiels de M. Martel, que nous donnons en entier à l'appendice, comment ce capitaine cherche à se justifier aux yeux du ministre (1).

Quoi qu'il en soit, la conduite tenue par l'Angleterre en cette occasion, fut certainement conforme en tous points au droit rigoureux. Mais en la mettant en regard de celle qu'avait tenue la France peu auparavant dans une circonstance semblable, nous laissons au lecteur le soin de la qualifier au point de vue de la génerosité et de la grandeur d'âme.

---

(1) Appendice, annexe G.



CHAPITRE NEUVIÈME.

Du Droit de Blocus.

SOMMAIRE.

Cas où un belligérant peut interdire aux neutres tout commerce avec des lieux appartenant à son ennemi. — Ce que c'est qu'un lieu bloqué. — Le blocus d'un lieu quelconque n'est effectif qu'autant que l'investissement de ce lieu est réel. — Les neutres doivent respecter le blocus. — La substitution de souveraineté est la base des droits des belligérants en cas de blocus.—Cette substitution résulte de l'occupation de la mer territoriale. — La définition du blocus faite par les traités, est conforme à ce principe.— On peut bloquer toute sorte de lieux appartenant à son ennemi. — Restriction quant à l'embouchure d'un fleuve.

On a le droit de traiter en ennemi le navire neutre qui ne respecte pas le blocus. — Toutefois, il faut pour cela que ce navire ne puisse alléguer l'ignorance. — Notification diplomatique du blocus. — Ses effets d'après la doctrine anglaise. — Distinction, suivant cette doctrine, entre un blocus simplement *de facto* et un blocus par notification accompagnée du fait. — Notification individuelle. — Principes reconnus par la France. — Stipulation faite par les Etats-Unis dans leurs traités.

Nullité radicale des blocus *de cabinet* ou *sur papier*. — Un blocus réel n'est que suspendu lorsque l'éloignement des forces navales qui le maintiennent est occasionné par le mauvais temps. — Mais il cesse entièrement lorsque cet éloignement est causé par des forces supérieures de l'ennemi.

Pénalité contre la violation du blocus. — Actes qui constituent cette violation, soit en entrant, soit en sortant. — Jusques à quand subsiste le délit résultant de ces actes. — Circonstances qui font considérer ce délit comme non avenu.

Résumé général. — Aperçu historique. — Exposition succincte des principes admis aujourd'hui par la France sur les principaux points du droit maritime.

Plus on réfléchit sur ce que c'est que la guerre maritime, et sur les différences radicales qu'elle présente avec la guerre continentale, plus on est convaincu que le moyen le plus efficace et le plus prompt de la terminer, est celui de détruire la navigation commerciale de l'ennemi. Poursuivre par ce moyen la conclusion d'une paix honorable, nous semble, malgré ce qu'ont écrit certains publicistes modernes, un droit incontestable fondé sur celui de nuire à son ennemi que personne n'a jamais nié. Il est évident qu'on parviendrait d'un seul coup à la réalisation du but proposé, l'anéantissement du commerce de l'état ennemi, si l'on pouvait interdire l'abord des côtes de cet état et fermer ses ports à toute navigation, c'est-à-dire en prohiber l'entrée et la sortie à tous bâtiments, sans excepter ceux des puissances neutres. Une semblable prohibition de la part d'un belligérant, peut avoir lieu, en fait et en droit, lorsque par suite d'opérations militaires et par la disposition de forces suffisantes, ce belligérant est à même d'exercer de fait, sur l'espace des eaux territoriales qu'il faut nécessaire-

ment traverser pour aborder à ces côtes et à ces ports, une puissance physique d'où résulte l'occupation de cet espace. C'est ce qui arrive précisément dans le cas de blocus.

« Un lieu bloqué, dit Klueber, soit un port, une « place forte, une ville, un camp, une côte, etc., « est celui où il y a, par les dispositions de la puis-« sance qui l'attaque avec des troupes ou avec des « vaisseaux stationnés et suffisamment proches, « danger évident à entrer sans le consentement de « cette puissance. Un pareil endroit, en tant qu'il « est censé, d'après cette détermination, être blo-« qué, par exemple, un port du côté de la mer, doit « être regardé par les neutres comme étant au pou-« voir de la puissance belligérante qui le tient blo-« qué. Donc cette puissance est en droit d'exclure « à volonté les états neutres et leurs sujets de tout « commerce, soit navigation, soit commerce pro-« prement dit, avec ce même lieu (1). »

Cette définition de Klueber, écrivain de l'école positive, n'est que le résumé des principes avoués par tous les publicistes, sanctionnés par les traités et suivis dans la pratique.

Il en résulte que le blocus maritime d'un lieu quelconque n'est effectif qu'autant que l'investissement de ce lieu est complet et réel; qu'autant que

(1) *Droit des Gens moderne*, § 297.

toutes les passes ou avenues qui y conduisent sont tellement gardées ou du moins tellement surveillées par des forces militaires permanentes, que tout bâtiment qui chercherait à s'y introduire ne puisse le faire sans être aperçu et sans en être détourné.

Les principes de neutralité qui font aux puissances étrangères à la guerre, une loi de ne point entraver les opérations militaires actuellement existantes d'un belligérant contre un autre, trouvent leur application en matière de blocus. Il est évident, par exemple, que si un blocus est entrepris dans le but d'amener une place à reddition ou à composition par le défaut de munitions ou de subsistances, les neutres manqueraient essentiellement aux devoirs de la neutralité en introduisant dans cette place des secours qui la mettraient à même de tenir plus longtemps. Dans ce cas, les blocus par mer sont exactement assimilables aux siéges en règle des places fortes qui ont lieu dans les guerres sur terre. Mais l'intention ou la possibilité de réduire la place par la famine ne sont pas nécessaires pour faire un devoir aux états neutres de respecter le blocus. Ces états sont dans l'obligation de se soumettre à la prohibition de toute communication avec le lieu bloqué, s'il plaît à la puissance bloquante, quels que soient ses desseins, de faire une telle prohibition, parce que si le blocus est réel, cette puissance est réellement maîtresse des eaux ter-

ritoriales environnantes. Il y a lieu alors d'appliquer à l'égard du territoire maritime, par analogie avec ce qui se passe dans les guerres sur terre à l'égard du territoire continental, lors de l'occupation d'une province ennemie, le principe que l'occupant prend la place du souverain du lieu dans l'exercice de la souveraineté. Cette substitution d'une souveraineté à l'autre est la base principale des droits des belligérants en cas de blocus.

Sans une occupation véritable, résultant du fait d'un investissement actuel et complet, il n'y a donc pas de blocus réel. Cela est vrai selon les principes de raison, cela est encore vrai selon le droit conventionnel. Tous les traités veulent qu'une force suffisante, pour interdire l'entrée d'un lieu bloqué, soit constamment présente devant ce lieu. Plusieurs vont même jusqu'à stipuler précisément en quoi doit consister cette force (1). Mais en cela ils vont trop loin,

---

(1) Le traité de commerce de 1742 entre la France et le Danemarck, art. 20, exige pour qu'un port soit considéré comme bloqué, que l'entrée en soit fermée au moins par deux vaisseaux, ou par une batterie de canons placée sur la côte, de manière que les navires n'y puissent entrer sans un danger manifeste. — Le traité de 1753 entre la Hollande et les Deux-Siciles, art. 22, exige la présence de six vaisseaux de guerre au moins, à la distance d'un peu au delà de la portée du canon de la place, ou l'existence de batteries élevées sur la côte telles qu'on ne puisse y entrer sans passer sous le canon des assiégeants. — Dans un traité de 1818 entre la Prusse et le Danemarck, art. 18, il est convenu que le port pour

car une pareille stipulation ne peut pas faire règle positive dans tous les cas, même entre les seules parties contractantes, puisque le nombre de bâtiments nécessaire pour un investissement complet dépend évidemment de la nature du lieu bloqué.

La première neutralité armée de 1780 et les nombreux traités qui ont sanctionné les principes qu'elle a proclamés, définissent, dans les termes suivants, ce qu'on doit entendre par un port bloqué : « Pour déterminer ce qui caractérise un port bloqué, on n'accordera cette dénomination qu'à celui où il y a, par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches, danger évident d'entrer. »

Dans la convention maritime du Nord du 16 décembre 1800, qui constitua la deuxième neutralité armée, il est dit, à l'article 3 : « Un port ne peut être regardé comme bloqué que si son entrée est évidemment dangereuse, par suite des dispositions prises par une des puissances belligérantes, par le moyen de vaisseaux placés à sa proximité. Il n'est pas permis aux neutres d'entrer dans un port bloqué. »

La convention maritime du 17 juin 1801 elle-même, par laquelle la Grande-Bretagne réussit à

être réputé bloqué doit être investi par deux vaisseaux au moins du côté de la mer ou par une batterie de canons du côté de terre.

imposer pour le moment aux puissances du Nord la reconnaissance du principe « le pavillon ne couvre pas la marchandise », et celle de la visite des navires marchands naviguant sous convoi, donne la même définition que la première neutralité armée, avec cette différence qu'il y est dit : « Vaisseaux arrêtés *ou* suffisamment proches », au lieu de : « Vaisseaux arrêtés *et* suffisamment proches ». Il serait inutile de faire remarquer ici cette substitution minutieuse et sans portée de la conjonction alternative *ou* à la conjonction copulative *et*, si l'on ne s'en était applaudi à la chambre des lords d'Angleterre, où il fut dit par lord Grenville, dans un discours du 13 novembre 1801, que : « Il n'y avait pas le moindre doute que, par ce changement d'un seul mot, minutieux comme il l'était, elles (les puissances contractantes) eussent voulu établir, dans toute leur étendue, les principes soutenus par l'Angleterre sur cette grande question des blocus maritimes, et contre lesquels l'article, comme il a été rédigé dans les deux conventions neutres, a été dirigé ». On sait quels étaient ces principes soutenus longtemps par l'Angleterre.

Dans la définition du blocus, telle qu'elle a été faite par les traités de neutralité armée et par les traités postérieurs à ceux-ci, il n'est fait mention que du blocus d'un port, sans distinguer d'ailleurs entre les ports de guerre et les ports de commerce.

Le mot port doit être pris ici dans son acception la plus générale, et il désigne toute rade, toute baie, tout enfoncement et tout espace d'eau où des bâtiments, soit de guerre, soit de commerce, peuvent trouver place. Les principes sur lesquels repose le droit de bloquer, ont leur application entière dans le blocus d'un lieu quelconque. On peut, suivant ces principes, bloquer l'embouchure d'un fleuve. Rien même ne s'oppose à la légitimité du blocus effectif d'une grande étendue de côtes ennemies. Si la puissance bloquante est réellement maîtresse de la mer territoriale environnante; si au moyen d'un nombre suffisant de croiseurs elle a réellement la possibilité d'écarter de la côte tout navire qui tenterait d'y aborder, les conséquences de l'occupation par la conquête d'un territoire ennemi existent et doivent être respectées. Seulement, il faut faire cette observation générale, qui a trait surtout aux embouchures des fleuves : c'est que les droits du belligérant sur l'espace qu'il bloque, ne peuvent aller au delà des droits que son ennemi avait sur le même espace avant l'occupation. Si donc l'entrée d'un fleuve conduit à des pays neutres, le belligérant qui tient le blocus ne peut empêcher le passage des navires en destination pour ces pays. D'après cela, le blocus rigoureux de l'embouchure d'un fleuve ne peut avoir lieu légalement, qu'autant que ce fleuve a sa source et son cours entier dans le pays ennemi.

Un écrivain contemporain sur le droit public maritime, a avancé la proposition suivante :

« Le droit des gens permet de soumettre au blo-« cus les places fortes seulement; et c'est pour cela « qu'il ne devrait pas être applicable aux villes, « aux ports de commerce non fortifiés, aux rades « et aux embouchures des fleuves non défendues. « En droit, personne ne peut déclarer bloqué un « lieu où il n'existe pas de fortifications, où n'*ha-« bite* pas l'ennemi, et où il n'y a point de bâti-« ments de guerre. On a vu, dans les dernières « guerres, les nations les plus civilisées donner « l'exemple de ce monstrueux abus (1). »

Cette proposition, quoique énoncée ainsi sous forme de théorème, ne peut être regardée que comme une opinion hasardée par l'auteur. Pour la justifier cet auteur ajoute que « l'objet du blocus doit être de faire la guerre, mais ne doit jamais tendre à empêcher et à troubler le commerce des neutres. »

L'objet du blocus est, en effet, de faire la guerre : mais à la guerre, le droit d'occuper avec des forces militaires un territoire ennemi, et les effets de cette occupation sont applicables, en fait et en droit, aux lieux dépourvus de fortifications aussi bien

---

(1) Lucchesi-Palli, *Principes du Droit public maritime*, p.180. (Traduction de M. de Galiani.)

qu'aux lieux fortifiés. On a vu ci-dessus, que le droit de blocus est basé sur le fait de l'occupation de la mer littorale environnant le lieu bloqué ; on ne peut donc restreindre l'application de ce droit aux seules places fortifiées ; on ne peut, raisonnablement, contrecarrer les opérations militaires d'un état en guerre, jusqu'au point de l'empêcher d'attaquer le territoire de son ennemi là où il le juge convenable (1).

Quant à l'empêchement et au trouble apportés dans le commerce des neutres avec le lieu bloqué, on peut répondre que, tout blocus réel a pour conséquence forcée l'interruption momentanée de ce commerce. Cette interruption est sans doute fâcheuse pour les intérêts des puissances étrangères à la guerre ; mais les droits de ces puissances n'en sont nullement lésés ; ce n'est pas la faute du belligérant si ses opérations militaires contre l'ennemi, se trouvent en collision avec les opérations commerciales des sujets neutres avec ce même ennemi ; et ces dernières opérations doivent évidemment, suivant les principes de la neutralité, céder tout-à-fait aux premières.

Dans un décret célèbre de Napoléon, celui qui, daté du camp impérial de Berlin, le 21 novembre 1806, déclarait les îles Britanniques en état de blo-

---

(1) M. G. Massé, *Droit commercial*, etc., t. 1, p. 283 à 285.

cus, il est dit aussi que le droit de blocus n'est applicable qu'aux places fortes. Le paragraphe premier du quatrième considérant de ce décret porte textuellement : « Considérant qu'elle (l'Angleterre) « étend aux villes et ports de commerce non forti- « fiés, aux havres et aux embouchures des rivières, « le droit de blocus qui, d'après la raison et l'u- « sage de tous les peuples policés, n'est applicable « qu'aux places fortes. »

C'était là adresser à l'Angleterre un reproche inconséquent, et commettre en même temps une hérésie en droit international. Assez de griefs véritables existaient contre la Grande-Bretagne, sans que Napoléon, pour légitimer son décret comme représailles, fît valoir celui-ci qui n'en est pas un, puisque la raison et l'usage permettent, au contraire, comme moyen de guerre, de bloquer réellement toutes sortes de lieux appartenant à l'ennemi.

Du moment qu'un port est effectivement bloqué, tout navire neutre qui tente d'enfreindre la prohibition générale de commerce avec ce lieu, commet une infraction au droit des gens, et cet acte autorise le belligérant qui tient le blocus à traiter ce navire en ennemi (1).

Toutefois, il n'y a réellement infraction que lors-

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 7, § 117.

que le fait du blocus effectif est officiellement connu. Un navire qui, dans l'ignorance de ce fait, aurait tenté de s'introduire dans la place ou qui s'y serait introduit, n'est coupable d'aucune violation. Mais il ne peut plus alléguer l'ignorance lorsqu'il a été averti de l'existence du blocus par quelqu'un des bâtiments de guerre employés à le maintenir.

Généralement la puissance qui forme un blocus doit le notifier aux autres par une déclaration diplomatique. Ce n'est pas cette déclaration ou notification qui donne au blocus sa validité; mais elle est indispensable pour mettre les gouvernements neutres à même de prévenir leurs sujets des conséquences fâcheuses que pourrait avoir, pour ces derniers, la continuation de leur commerce avec les lieux bloqués.

La durée d'un blocus effectif dépendant des circonstances fortuites de la guerre, ne peut être fixée. Les forces bloquantes peuvent à chaque moment être dispersées ou détruites par des forces supérieures de l'ennemi; le mauvais temps ou le manque de vivres peuvent les mettre dans la nécessité de s'éloigner. On conçoit, d'après toutes ces considérations, que les sujets des puissances neutres, bien qu'avertis de la notification diplomatique du blocus, se hasardent néanmoins à faire voile pour le lieu bloqué, avec l'espoir d'en trouver l'entrée libre, le blocus ayant pu être levé dans l'intervalle

de leur voyage. En principe, un pareil fait n'est pas une violation du blocus, et par conséquent n'est pas punissable. On ne peut faire un crime à celui qui, parti en destination du port bloqué, et trouvant l'entrée de ce port interdite lorsqu'il se présente, se retire, sur l'injonction des forces bloquantes, de l'intention qu'il a eue d'y pénétrer au cas de la levée du blocus.

Ce principe si rationnel n'est pas adopté sans restriction par toutes les puissances. Les Anglais prétendent qu'après la notification diplomatique, lorsqu'un navire fait voile pour un port bloqué, partant d'un pays assez rapproché de ce port pour qu'il soit possible d'y être informé constamment de l'état du blocus, il n'est pas nécessaire que ce navire reçoive un avertissement de la part des forces bloquantes ; que, dans ce cas, la notification diplomatique implique la connaissance du blocus, toutefois après qu'il s'est écoulé un temps suffisant pour que cette notification ait été reçue au port d'où le navire a fait voile.

Le passage suivant de sir William Scott fait voir quelle est sur ce point la doctrine anglaise :

« Il y a », dit sir William Scott, « deux sortes « de blocus : l'un, résultant du simple fait (*one by « the simple fact only*); l'autre, résultant d'une no- « tification accompagnée du fait (*the other by a no- « tification accompanied with the fact*). Dans le pre- « mier cas, quand le fait cesse autrement que par

« accident ou par le changement des vents, la fin « du blocus a lieu immédiatement; mais quand le « fait est accompagné d'une notification publique « du gouvernement belligérant aux gouvernements « neutres, je crois, *primâ facie,* que le blocus doit « être supposé exister jusqu'à ce qu'il ait été publi- « quement levé. Indubitablement, l'état belligé- « rant qui a notifié l'existence du blocus, doit aussi « en notifier immédiatement la cessation : ne pas « le faire en temps convenable dès que l'investisse- « ment a cessé de fait, serait une fraude à l'égard « des nations neutres, dont nous ne devons suppo- « ser aucun pays capable. Je ne dis pas qu'un blo- « cus de cette sorte ne puisse pas, dans quelques « cas, cesser *de facto*; mais je dis qu'un pareil pro- « cédé ne doit pas être imputé légèrement à une « nation. Ainsi donc, tant qu'un fait de ce genre « n'a pas été clairement établi, je maintiendrai « qu'un blocus par notification doit, *primâ facie,* « être présumé continuer jusqu'à ce que la cessation « en ait été notifiée (1). »

Le même sir William Scott dit encore :

« L'effet d'une notification diplomatique à un « gouvernement étranger, est d'avertir tous les ci- « toyens de ce gouvernement. Il serait ridicule que « ces citoyens fussent admis à alléguer l'ignorance

(1) ROBINSON'S *Adm. Rep.* the Neptunus.

« de cette notification ; c'est le devoir des gouver- « nements étrangers d'en donner avis à leurs sujets, « dont ils doivent protéger les intérêts. Je main- « tiendrai donc qu'un capitaine neutre ne peut ja- « mais alléguer l'ignorance de la notification d'un « blocus. S'il l'ignore réellement, ce peut être pour « lui un sujet de réclamation auprès de son propre « gouvernement et une occasion de demande en « indemnités à ce gouvernement ; mais ce ne peut « être une excuse admissible par le tribunal du bel- « ligérant. Dans le cas d'un blocus existant seule- « ment *de facto*, il peut en être autrement ; mais « ici il est question d'un blocus par notification. « Une autre distinction entre un blocus régulière- « ment notifié et un blocus simplement *de facto*, « est que, dans le premier, le fait de mettre à la « voile pour le lieu bloqué suffit pour constituer « une offense. On doit présumer que la notifica- « tion sera formellement révoquée, et qu'avis pu- « blic en sera donné ; jusqu'à ce que cet avis soit « connu, le port doit être considéré comme fermé, « et, du moment où on a mis à la voile pour « cette destination, la violation du blocus est com- « plète, et la propriété engagée est sujette à confis- « cation.

« Il peut en être différemment dans le cas d'un « blocus existant simplement *de facto* : dans ce cas, « aucune présomption de la continuation de l'in- « vestissement n'a nécessairement lieu, et l'igno-

« rance de la partie peut être admise comme une « excuse du fait d'avoir mis à la voile pour une des- « tination douteuse et provisionnelle (1). »

La France, qui, depuis 1778, a pris à tâche de soutenir et de défendre au besoin, les principes les plus libéraux du droit maritime, n'adopte pas en tous ses points le raisonnement de sir William Scott.

Dans tous les traités de commerce qu'elle a conclus récemment avec les diverses républiques de l'Amérique du Sud, on trouve la stipulation suivante :

« Dans aucun cas un bâtiment de commerce. « appartenant à des citoyens de l'un des deux pays, « qui sera expédié pour un port bloqué par l'autre « état, ne pourra être saisi, capturé ou condamné, « si préalablement il ne lui a été fait une notifica- « tion ou signification de l'existence ou continua- « tion du blocus par les forces bloquantes ou par « quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou « division du blocus; et, pour qu'on ne puisse allé- « guer une prétendue ignorance du blocus, et que « le navire qui aura reçu cette intimation soit dans « le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se repré- « senter devant le port bloqué pendant le temps « que durera le blocus, le commandant du bâti-

(1) ROBINSON'S *Adm. Rep.*, the Neptunus, Hempel.

« ment de guerre qui fera la notification, devra ap-
« poser son visa sur les papiers du navire visité, en
« indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où sera
« faite la signification de l'existence du blocus, et
« le capitaine du navire visité lui donnera un reçu
« de cette signification, contenant les mêmes décla-
« rations exigées pour le visa (1). »

L'usage dont cet article fait une loi entre les parties contractantes, a été mis en pratique dans ces dernières années, lors des blocus des ports des républiques mexicaine et argentine exécutés par les forces navales de la France; et à cette occasion, le ministre des affaires étrangères, alors M. le comte Molé, rappelait la nécessité d'en maintenir l'application.

Le commandant de l'un des navires de guerre employés à former le blocus des ports du Mexique ayant pensé pouvoir s'écarter de l'exécution de cet usage, croyant qu'après que la notification du blocus avait été faite officiellement aux gouvernements étrangers, il n'avait plus d'avis à donner lorsqu'il rencontrait des navires qui, en dépit du blocus, tentaient de débarquer des munitions pour la nation mexicaine, M. le comte Molé, s'exprimait, à ce

(1) Traité de 1828 avec le Brésil.— De 1834 avec la Bolivie. — De 1839 avec le Texas. — De 1843 avec la république de Vénézuéla.—De 1843 avec la république de l'Équateur.

sujet, ainsi qu'il suit, dans une lettre du 20 octobre 1838, à son collègue le ministre de la marine :

« M. N. confond ici deux choses très distinctes; « la notification diplomatique qui doit être faite du « blocus aux puissances neutres, et l'avis que les « commandants des forces employées à le mainte- « nir sont toujours tenus de donner aux navires qui « se présentent sur les lieux. Il paraît croire que « l'accomplissement de la première formalité dis- « pense nécessairement de la seconde qui devien- « drait ensuite superflue.

« Une telle manière de procéder est contraire, non- « seulement aux principes ordinaires du droit ma- « ritime, mais encore aux instructions émanées de « votre ministère, et aux communications qui fu- « rent faites dans le temps, au gouvernement des « Etats-Unis ainsi qu'aux consuls étrangers à la « Vera-Cruz.

« Je ne rappellerai point ici les raisons d'après « lesquelles, indépendamment de la notification of- « ficielle et diplomatique d'un blocus, tout navire « qui se présente devant le port bloqué doit rece- « voir du commandant des bâtiments de guerre « chargés de faire respecter le blocus, l'avertisse- « ment qui est à la fois dans l'intérêt de ce navire « et dans l'intérêt de la responsabilité de l'officier « commis à l'exécution du blocus.

« Vous sentirez comme moi, Monsieur l'amiral « et cher collègue, la nécessité de maintenir l'ap-

« plication de ce principe, ou pour mieux dire de « cet usage au blocus des ports du Mexique. »

Il est présumable, qu'à l'exemple de la France, toutes les puissances maritimes reconnaîtront un jour la convenance d'ériger en règle obligatoire du droit des gens, le principe en vertu duquel les navires neutres qui se présentent pour entrer dans un port bloqué, ne sont en aucun cas saisissables ni condamnables comme de bonne prise, si ce n'est après avoir reçu une première fois de l'un des navires de guerre croisant à l'entrée de ce port, l'avertissement de l'existence ou de la continuation du blocus; et cela même lorsqu'une notification diplomatique a déjà été faite aux gouvernements étrangers (1).

En attendant, le gouvernement français applique ce principe aux puissances qui l'ont admis dans leurs traités; mais il agirait contre ses intérêts en en maintenant l'application en cas de guerre avec une puissance qui refuse de le reconnaître.

Les Etats-Unis d'Amérique, qui, eux aussi, ont souvent défendu avec efficacité les droits du commerce des neutres, paraissent adopter, quoiqu'ils ne l'expriment pas d'une manière aussi formelle, la

(1) Un traité de 1828 entre le Mexique et les villes Ansćatiques renferme, à l'article 20, une stipulation semblable.

nécessité d'un avis préalable donné par les forces bloquantes, pour informer le navire de la continuation du blocus.

Dans leurs traités de commerce, même dans les plus récents, on trouve la clause suivante :

« Et attendu qu'il arrive fréquemment que des « navires mettent à la voile pour des ports ou places « ennemis, sans savoir que ces ports ou places sont « assiégés, bloqués ou investis, il est convenu que « les navires qui se trouvent dans ce cas pourront « être détournés de ces ports ou places ; mais il ne « sera pas permis de les retenir ni de confisquer « leurs cargaisons, si elles ne sont pas de contre-« bande, à moins qu'après un premier avis ils ne « tentent d'y entrer de nouveau ; il sera libre à ces « bâtiments d'aller dans tel autre port ou place « qu'ils voudront. Aucun navire de l'une ou de « l'autre nation, entré dans un port ou place avant « qu'ils aient été réellement bloqués, assiégés ou « investis par l'autre, ne pourra être empêché de « sortir avec sa cargaison ; s'il s'y trouve lorsque la-« dite place sera rendue, le navire et sa cargaison ne « pourront être confisqués, mais ils seront remis aux « propriétaires. »

Cette stipulation paraît faire une distinction entre les navires qui mettent à la voile pour un port bloqué, dans l'ignorance complète du blocus, et ceux qui se trouvent dans le cas d'en avoir eu connaissance avant leur départ ou pendant leur route.

L'appréciation de ces cas étant laissée à l'arbitre de la puissance bloquante, peut entraîner de graves abus.

Des principes qui viennent d'être exposés découle évidemment la nullité complète et radicale des blocus qu'on a nommés avec juste raison *de cabinet* ou *sur papier*, qui résulteraient d'une simple notification diplomatique, non accompagnée d'une force suffisante pour l'investissement du lieu à bloquer; blocus imaginaires auxquels la Grande-Bretagne a souvent attribué les effets légitimes d'un blocus réel. Mais cette puissance elle-même n'ose pas soutenir en principe la légalité de pareils blocus établis seulement par proclamation sans être effectivement mis à exécution. Toutes les fois qu'en vertu d'une simple notification diplomatique, elle a interdit aux neutres tout commerce maritime avec des lieux appartenant à ses ennemis, ses publicistes et ses hommes d'état ont prétendu justifier sa conduite, en invoquant des circonstances exceptionnelles, en s'appuyant sur le droit si élastique de nécessité ou sur le droit de représailles, ou bien en disant que, aussitôt après la notification, des mesures avaient été prises pour diriger vers les lieux mis en interdit des forces navales suffisantes.

Dans un ouvrage tout récent écrit en Angleterre,

nous lisons ceci : « Aujourd'hui, suivant la loi des nations, telle qu'elle est pratiquée par la Grande-Bretagne et par les autres puissances maritimes, il n'y a rien, à proprement parler, de semblable à un blocus sur papier ou de cabinet; il n'y a pas de blocus pour la violation duquel on puisse légalement appliquer la peine de confiscation, à moins qu'il ne soit effectif, et maintenu par des forces navales appropriées à la nature des lieux, de manière à rendre dangereuse l'approche de la place bloquée (1). »

Mais le savant auteur de cet ouvrage adopte, du reste, entièrement la jurisprudence pratique de son éminent compatriote, sir Wm. Scott, qu'il cite en beaucoup d'endroits.

Ainsi, tout en reconnaissant qu'un blocus ne peut être valide s'il n'a pas été constamment maintenu par une force appropriée à la nature des lieux, il admet cette restriction : « Selon que le temps l'a

---

(1) « Now, according to the law of nations, as administered by Britain, in common with other maritime states, there is no such thing, properly speaking, as a paper or cabinet blockade; there is no legally effectual blockade, such as to warrant confiscation for a breach of it, unless it be an actual blockade, maintained by an adequate naval force, such as to render it dangerous to approach the place blokaded. » JAMES REDDIE, Esq. *Researches historical and critical in maritime international law*, 2 vol. in-8, Edinburg. 1845, vol. 2, p. 16.

permis » (*so far as weather permitted*) (1); et il considère l'absence de cette force, lorsqu'elle est occasionnée par l'état du vent et de la mer, ou par d'autres accidents de navigation, comme une exception à la règle générale.

Il est bien vrai que, si le mauvais temps a forcé l'escadre bloquante à s'éloigner momentanément et à discontinuer l'investissement, le blocus n'est pas levé définitivement; de telle sorte que, lorsque cette escadre revient prendre sa croisière, il soit nécessaire de faire une nouvelle notification aux gouvernements étrangers; mais il est certain que cet éloignement, bien que forcé, interrompt de fait le blocus, et que si un navire neutre arrive dans l'intervalle et parvient à entrer dans le port il peut dire qu'il n'est pas coupable, et prétexter l'ignorance du blocus actuel, puisqu'il a trouvé l'entrée entièrement libre.

On a vu précédemment, par la citation que nous avons faite de sir Wm. Scott, quelle est la jurisprudence anglaise en matière de blocus. Cette jurisprudence ne consacre pas, à vrai dire, dans toute son étendue, la doctrine des blocus sur le papier; mais si l'on examine à fond les prétentions de sir Wm. Scott, on verra qu'elles sont en réalité une dérivation de cette doctrine; puisqu'elles ne ten-

(1) James Reddie, *ibid.*, vol. 2, p. 568.



dent à rien moins qu'à donner à la notification diplomatique du blocus une fois faite,et même à la notoriété d'un blocus sans notification (*notoriety of the fact*), un effet indépendant de la présence réelle sur les lieux des forces bloquantes.

Lorsque les forces navales employées au maintien du blocus sont dispersées ou éloignées par des forces supérieures de l'ennemi, le blocus n'est pas seulement suspendu, mais il cesse entièrement. Ni la notification diplomatique, ni la notoriété du fait de la mise en état de blocus, ni même une notification individuelle ne peuvent avoir pour effet d'empêcher la communication des neutres avec le lieu précédemment bloqué. C'est là une règle générale, parfaitement d'accord avec le principe que nous avons posé comme base fondamentale des droits de blocus (1). En effet, la substitution de souveraineté qui avait eu lieu n'existe plus dès ce moment; l'ennemi a reconquis par les armes l'exercice de ses droits sur ses mers territoriales.

Dans un jugement qu'il prononçait en 1805 devant la haute cour d'amirauté, sir Wm. Scott s'exprimait ainsi qu'il suit au sujet de cette règle :

« Lorsque l'escadre a été drossée au large par « des accidents de navigation, que le belligérant, « tenant le blocus, a dû faire entrer en ligne de

(1) *Voy.* ci-dessus, p. 291.

« compte, il n'y a pas de raison pour supposer « qu'une telle circonstance fasse naître un change- « ment de système; car on ne peut espérer qu'un « blocus continue pendant plusieurs mois sans être « susceptible de semblables interruptions tempo- « raires. Mais lorsque l'escadre a été éloignée par « des forces supérieures, de nouveaux événements « surviennent qui peuvent aboutir à une tout autre « disposition des forces bloquantes, et qui intro- « duisent par conséquent une suite très différente « de présomptions en faveur de la liberté ordi- « naire des spéculations commerciales. En pareil « cas, un commerçant neutre n'est pas obligé de « prévoir ou de conjecturer que le blocus sera re- « pris; et conséquemment si le blocus doit être re- « nouvelé, il faut recourir de nouveau aux mesures « d'usage, sans égard à l'état précédent des faits, « lesquels ont été effectivement interrompus. C'est « en vertu de ce principe que la cour a persisté « dans l'opinion que le blocus précédent a cessé, et « qu'elle a jugé nécessaire de renouveler en le re- « commençant les mêmes mesures, pour en porter « la connaissance aux puissances neutres, soit au « moyen d'une déclaration publique, soit par la « notoriété du fait. »

Dans la même circonstance, le même savant magistrat ajoutait encore :

« La cour a déjà décidé, d'après la meilleure con- « sidération, que la levée du blocus précédent, oc-

« casionnée par une force supérieure, est l'annula-
« tion totale de ce blocus et des opérations qui en
« résultent. Que ce soit là ou non une opinion saine,
« c'est ce qui doit être laissé à la décision de la
« cour supérieure. Ma persuasion est, qu'il ne peut
« y avoir une levée plus efficace du blocus, et qu'il
« doit être renouvelé par notification, pour que les
« nations étrangères soient dans l'obligation de le
« respecter, comme elles le seraient à l'égard d'un
« blocus de cette sorte toujours existant. Sous ce
« point de vue j'ai déjà donné mon opinion, que la
« simple apparition d'une autre escadre ne peut
« pas le rétablir; mais que les mêmes mesures re-
« quises pour la première mise en état de blocus
« sont nécessaires pour le rétablir, et que les com-
« merçants étrangers ne sont pas obligés d'agir en
« vertu d'aucune présomption de son rétablissement
« *de facto* (1). »

Nous avons déjà établi, d'après l'autorité de Vat-

---

(1) « What the court has already decided, on the best consideration, is, that the raising of the former blockade by a superior force, was a total defeazance of that blockade and its operations. Whether that is a sound opinion or not, must be left to the determination of the superior court : my persuasion is, that there could not be a more effectual raising of the blockade; and that it should be renewed again by notification, before foreign nations could be affected with an obligation of observing it as a blockade

tel, que le belligérant qui tient un blocus est autorisé à traiter en ennemi le navire neutre qui tente sciemment de le violer. Il résulte de là que la règle générale, d'après laquelle ce navire et sa cargaison sont confiscables, est parfaitement légitime. Il n'y a pas de distinction à faire quant à la nature de la cargaison; tout devient dans ce cas contrebande de guerre, ou, pour mieux dire, la question de la contrebande de guerre est ici sans application (1).

Il s'agit donc de déterminer les cas où il y a eu violation réelle du blocus, et dans lesquels par conséquent cette règle peut être appliquée. On conçoit que cette détermination ne peut pas être faite ici autrement que d'une manière générale. La multiplicité des circonstances qui peuvent se présenter apporte souvent des difficultés dans la saine appréciation de ces cas. Les questions de violation de

---

of that species still existing. Under this view I have already intimated my opinion that the mere appearance of another squadron would not restore it, but that the same measures would be necessary for the recommencement, that had been required for the original imposition of the blockade, and that foreign merchants were not bound to act on any presumption that it would be *de facto* resumed. » (ROBINSON, *Reports of cases argued and determined in the high court of admiralty*, the Hoffnung, sept. 11th 1805.)

(1) Sola obsidio in causa est, cur nihil obsessis subvehere liceat, sive *contrabandum* sit, sive non sit; nam obsessi non tantum vi coguntur ad deditionem, sed et fame et alia rerum penuria. BYNKERSHOEK, *Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 11.

blocus ainsi que toutes les questions de neutralité sont des questions de bonne foi, et les cours des prises du capteur qui sont appelées à les juger doivent tenir compte de l'innocence de l'intention.

En partant de ce principe général que, outre l'existence du blocus effectif, il faut, pour qu'il puisse y avoir condamnation contre celui qui est accusé d'avoir violé le blocus, pouvoir démontrer qu'il en avait réellement connaissance, la plupart des difficultés d'appréciation disparaissent : toutefois, si l'on admet, avec nous, comme preuve de cette connaissance, non pas la notoriété d'un blocus simplement *de facto*, ou la notification diplomatique faite aux gouvernements étrangers, mais seulement la notification individuelle faite une première fois par un des navires tenant le blocus. Il est évident qu'un bâtiment, qui ayant reçu cette notification individuelle, persiste à vouloir entrer, ou qui plus tard, tant que le blocus dure, se présente de nouveau sur les lieux ou si près que son intention d'y entrer soit indubitable, il est évident, disons-nous, que ce bâtiment est en état de flagrant délit, surtout si ses papiers de bord font voir qu'il était destiné pour le lieu bloqué. Le belligérant est donc en droit, non-seulement d'arrêter ce navire, mais encore de la confisquer ainsi que sa cargaison, conformément à la règle générale du droit des gens.

Comme exemple de difficultés qui peuvent sur-

venir en matière de contravention de blocus, nous citerons le fait suivant par suite duquel ont eu lieu des réclamations d'état à état.

Le 16 mars 1839, un des navires de guerre français employés au blocus des côtes de la république argentine, la corvette *la Perle*, croisant sur la côte de Pampas, un peu au sud du cap Saint-Antoine, surprit, débarquant leur cargaison en pleine côte et prenant en retour des denrées du pays, deux bricks marchands américains, *l'America* et *l'Éliza Davidson*. Elle questionna ces navires, et sur leur refus de répondre aux questions d'usage et de faire l'exhibition de leurs papiers de bord, elle les saisit et les conduisit à Monte-Video. Cette saisie donna lieu à une correspondance étendue entre l'amiral commandant les forces françaises dans la Plata, et le commodore commandant celles de l'Union américaine. Le commodore, dans une lettre à l'amiral, contenant diverses réflexions générales sur les blocus, concluait à la restitution des bricks arrêtés; parce que, disait-il, leurs papiers déposés chez le consul des Etats-Unis étaient parfaitement en règle; parce qu'ils n'avaient quitté Monte-Video que vers le 19 février, époque antérieure à celle où l'amiral français lui avait fait connaître que le blocus s'étendait au sud du cap Saint-Antoine, et plus antérieurement encore à la notification du blocus faite par le consul français.

A cette demande du commodore américain, l'a-

miral français répondait dans une lettre du 24 mars 1839 :

« Le refus formel que ces navires ont fait, lors « de leur visite, de répondre à aucune des questions « qui leur ont été adressées et d'exhiber leurs pa- « piers de bord, pour prouver leur nationalité et « leur ignorance du blocus de la côte sur laquelle « ils étaient mouillés, amenait naturellement la « présomption qu'ils connaissaient l'état du blocus, « et qu'ils le violaient sciemment, puisqu'ils se re- « fusaient à dire et à prouver le contraire.

« Si les capitaines de ces bâtiments n'avaient « pas opposé ces refus aux demandes légales qui leur « étaient adressées, s'ils avaient prouvé leur natio- « nalité et l'époque de leur départ de Monte-Video, « antérieure à celle où ils pouvaient recevoir l'avis « de ce blocus, ils n'eussent point été arrêtés; *la* « *Perle* se fût bornée à leur signifier le blocus, en « les obligeant à s'éloigner.

« Quels que soient les moyens très invraisembla- « bles qu'ils prétendent employer aujourd'hui pour « justifier un délit qu'ils ont commis sans autre « motif que la crainte de montrer leurs papiers « et de fournir peut-être la preuve qu'ils étaient « en violation de blocus, ils ne peuvent être admis « à pareille justification, et leur arrestation et leur « translation à Monte-Video n'en conserve pas moins « son plein caractère de légalité. »

Et l'amiral ajoutait encore :

« Je répondrai de nouveau à vos observations « sur la nécessité du blocus de fait résultant de la « présence de bâtiments devant les ports bloqués, « que ce principe est incontestable ; que le gouver- « nement français n'en admet pas d'autres ; qu'il « repousse toute prétention au blocus sur le papier, « et que je ne veux point agir en dehors de ces prin- « cipes. Aussi vous ai-je dit que *la Perle* n'avait pas « pour but d'arrêter les bâtiments qu'elle pourrait « rencontrer sur la côte où elle allait croiser, mais « seulement celui de leur signifier le blocus de cette « côte s'ils l'ignoraient, et de les en éloigner. C'est « à cette mesure qu'elle se fût bornée, sans le refus « d'exhibition de papiers qu'elle a éprouvé. »

Finalement, l'amiral français ordonna la remise de ces bâtiments à leurs propriétaires en déclarant, toutefois, par écrit, au commodore américain :

« Que le refus d'exhibition des papiers du bord « réclamée pour reconnaître la nationalité des bâ- « timents et leur non-violation du blocus, était « un délit dont il maintenait l'existence pleine et « entière ; qu'il avait seul motivé la translation des « bricks à Monte-Video, et qu'à ce titre il proteste- « rait contre toute prétention élevée dans le but « d'obtenir des dommages et intérêts. Cette pré- « tention, disait l'amiral, est repoussée par la loi « américaine elle-même : cette question a été dé- « cidée déjà par la cour souveraine des Etats-Unis. « James Kent s'en explique positivement dans ses

« *Commentaries on american law, third edition*
« (vol. 1, p. 157) : « *The concealment of papers mate-*
« *rial for the preservation of the neutral character*
« *justifies a capture and carrying into port for adju-*
« *dication. Though it does not absolutely require a*
« *condemnation ; it is good ground to refuse cost*
« *and damages on restitution.* »

Cette affaire, toute simple en elle-même, motiva quelques mois plus tard deux demandes en indemnité adressées au gouvernement français, l'une de la part du gouvernement britannique, au sujet de marchandises appartenant à un négociant anglais de Buenos-Ayres, embarquées sur le brick américain *America ;* l'autre, s'élevant à 25,000 dollars, de la part du gouvernement des États-Unis, remise le 9 décembre 1839 par M. le général Cass, ministre plénipotentiaire de l'Union à Paris.

Nous ignorons quel fut le résultat de ces deux réclamations en dommages et intérêts. Toutefois, elles démontrent combien fut sage la réserve qu'avait faite le contre-amiral français, lors de la restitution des deux navires américains, en protestant d'avance contre toute demande de cette nature.

La haute cour d'amirauté d'Angleterre a dans plusieurs occasions condamné des navires qui s'étaient approchés d'un port bloqué sans intention d'y entrer, mais dans le seul but de prendre près des côtes un pilote pour un port voisin non blo-

qué (1). En prononçant son jugement de condamnation contre *la Charlotte-Christine*, navire danois qui avait approché la côte du Havre, port alors bloqué, afin d'y prendre un pilote pour Caen, sir Wm. Scott disait : « Il est possible que l'intention de ce « navire ait été innocente ; mais la cour est dans la « nécessité d'agir sous la prévention qu'entraîne une « telle conduite et d'en inférer qu'il avait une in- « tention criminelle. »

Nous croyons, pour notre compte, à l'équité d'une condamnation en cas pareil, parce que le belligérant qui tient un lieu bloqué est en droit, non-seulement d'empêcher tout commerce, mais encore toute communication avec ce lieu.

Quant au fait d'un navire qui sort d'un port bloqué, la règle générale est qu'il n'y a violation qu'autant que ce navire sort avec un chargement pris sur les lieux après l'époque de la mise en état de blocus. Un neutre, entré d'avance, peut toujours sortir sur lest, ou encore avec une cargaison achetée et délivrée *bonâ fide* avant le commencement du blocus. Mais après le commencement du blocus, un neutre n'a plus la liberté de faire aucun achat dans le port.

Cependant, il a été jugé que lorsqu'un navire a

(1) Robinson's *Adm. Rep., the Charlotte-Christine,* August. 1st. 1805.—*the Gute Erwartung,* Oct. 30th 1805.

passé d'un marchand neutre à un autre dans le port bloqué et qu'il sort sur lest, il ne viole pas le blocus. De même, lorsque des marchandises ont été importées dans le port bloqué avant le commencement du blocus, et réembarquées par ordre d'un propriétaire neutre comme invendables, pendant le blocus, elles ne sont pas sujettes à confiscation; car la même règle qui permet aux neutres de faire sortir leurs navires d'un port bloqué, s'étend aussi avec une égale justice aux marchandises introduites avant le blocus et exportées *bonâ fide* par un propriétaire neutre (1).

Le délit résultant d'une violation du blocus subsiste généralement pendant tout le voyage. Si le navire qui a commis cette violation est capturé avant la fin de son voyage de retour, il est considéré comme pris en flagrant délit. Ceci, dit M. Wheaton, est regardé comme raisonnable, parce que les croiseurs n'ont pas d'autre occasion de punir la violation de la loi (2). Un édit des Etats-Généraux du 26 juin 1630, promulgué lors du blocus des ports de Flandre, établi par cette puissance pendant la guerre avec l'Espagne, enjoignait, dans son troisième article, l'observation de cette règle encore en usage aujourd'hui (3).

(1) WHEATON, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 245.

(2) *Ibid.*, p. 248.

(3) *Voy.* cet édit commenté par BYNKERSHOEK, *Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 11.

En invoquant comme précédent les dispositions de cet édit remarquable, la haute cour d'amirauté en Angleterre a prononcé condamnation contre des navires qui, après avoir commis une violation de blocus, étaient entrés en relâche forcée dans un port d'Angleterre. Dans un cas semblable, le défenseur alléguait : « Que le navire saisi ne pouvait être considéré comme pris en flagrant délit puisque, étant arrivé dans un port d'Angleterre, il avait achevé la première partie de son voyage. » A cela, il fut répondu par l'avocat du roi : «Que la relâche dans un port anglais n'était pas un acte volontaire, mais une mesure de nécessité; qu'en conséquence, elle ne pouvait être regardée comme un achèvement quelconque du voyage projeté, suffisant en

---

Le troisième article dispose ainsi qu'il suit : « L. H. H. P. P. déclarent que les vaisseaux revenant des ports de Flandre (sans y avoir été jetés par une extrême nécessité), et quoique rencontrés loin de là dans le canal ou dans la mer du Nord par les vaisseaux de l'état, quand même ils n'auraient pas été vus ni poursuivis par ceux-ci en sortant de là, seront aussi confisqués, à cause que de tels navires sont censés avoir été pris sur le fait, tant qu'ils n'ont point achevé ce voyage et qu'ils ne se sont point sauvés dans quelque port libre, ou appartenant à un prince neutre. Mais ayant été, comme il a été dit, dans un port libre, et étant pris par les vaisseaux de guerre de l'état dans un autre voyage; ces vaisseaux et marchandises ne seront point confisqués, à moins qu'ils n'aient été en sortant des ports de Flandre, suivis par les vaisseaux de guerre et poursuivis jusque dans un autre port que le leur, ou celui de leur destination, et qu'en sortant de nouveau de là ils aient été pris en pleine mer. »

droit pour exempter le navire de la peine applicable à la violation de blocus. Qu'aucun acheteur ne pouvait être laissé libre de choisir comme port de destination un port voisin, dans le seul but d'éviter l'application de cette peine. Que le vrai principe de la loi exigeait pour la complète extinction de l'offense, que le navire eût atteint son propre port; que la règle établie, en 1630, par les Etats-Généraux de Hollande était conforme à ce principe. »— Et sir Wm. Scott en prononçant son jugement de condamnation, disait : « Il est vrai que le navire a été jeté dans un port de ce royaume par un temps forcé (*by stress of weather*); mais ce port n'est pas indiqué par le capitaine comme faisant partie de sa destination première, laquelle est pour la Nouvelle-Orléans. Il est impossible de voir dans cet accident une interruption quelconque du voyage et un motif de ne pas appliquer la peine encourue (1). »

Dans le cas où le blocus a été levé dans l'intervalle de l'époque où le navire a mis à la voile et celle où il a été capturé, la pénalité n'est plus applicable; parce que le blocus étant levé, il n'y a plus de nécessité d'appliquer cette pénalité pour prévenir des violations futures. Lorsque le blocus

---

(1) Robinson, *Reports of cases in the high court of admiralty*, the general Hamilton. July, 4th 1805.

n'a plus lieu, un voile est jeté sur tout acte accompli auparavant, et le navire n'est plus *in delicto*. Le délit peut avoir été complet, mais les événements subséquents le font disparaître (1).

En résumé, le blocus est une opération militaire résultant des droits de la guerre, qu'un belligérant peut légitimement exécuter sur un lieu quelconque appartenant à son ennemi ou occupé par cet ennemi. Mais quel que soit le lieu qu'on bloque, il faut pour que le blocus mérite réellement ce nom, que l'investissement soit effectif, c'est-à-dire, constamment maintenu par des forces navales plus ou moins nombreuses, suivant la nature des lieux, et suffisamment proches pour rendre dangereux l'abord de ces lieux. A ces conditions, le belligérant est en droit de prohiber tout commerce de la part des neutres avec le lieu bloqué; mais pour que cette prohibition entraîne contre ceux qui l'enfreignent une condamnation quelconque, il faut, en outre, que les contrevenants aient acquis d'avance la connaissance de l'existence réelle du blocus, et que la preuve de cette connaissance puisse être démontrée contre eux.

La violation d'un blocus consiste dans le fait d'un navire qui entre ou qui tente d'entrer dans le lieu

(1) Wheaton, *Elem. of internat. law*, vol. 2, p. 248.

bloqué; ou dans le fait d'un navire qui sort de ces lieux avec une cargaison qu'il y a prise avant la mise en état de blocus.

La pénalité contre la violation d'un blocus est la confiscation du navire et de sa cargaison.

Cette pénalité n'est jamais applicable contre un navire qui a accompli son voyage de retour.

Il suit de là qu'aucune nation neutre n'est obligée d'interrompre son commerce avec un lieu qu'un état en guerre aurait déclaré bloqué sans accompagner cette déclaration de l'envoi et du maintien sur les lieux d'une force navale suffisante pour faire respecter le blocus;

Qu'une pareille déclaration, quelle que soit son authenticité, du moment qu'elle n'est pas accompagnée du fait permanent, ne constitue qu'un blocus imaginaire, auquel convient parfaitement la dénomination consacrée de *blocus de cabinet* ou *blocus sur le papier;*

Que la puissance qui a notifié aux autres un pareil blocus fictif, n'est pas en droit d'arrêter les navires neutres qui ne le respectent pas, et encore moins d'appliquer à l'encontre de ces navires et de leur cargaison une pénalité quelconque, cette pénalité fût-elle moins sévère que celle en usage légalement en cas de violation d'un blocus véritable.

A diverses époques, on a vu des puissances maritimes, s'écartant au gré de leurs intérêts du mo-

ment, de l'observation de ces principes, attribuer au droit de blocus une extension incompatible avec la saine raison; prétendre qu'il suffisait qu'une escadre eût pour destination de bloquer un port pour que ce port dût passer pour bloqué malgré l'absence de cette escadre; mettre en interdit, par une simple proclamation ou notification diplomatique, des ports et même une vaste étendue de côtes devant lesquelles elles n'avaient pas un seul bâtiment.

Ce fut ainsi qu'en 1689 l'Angleterre et les Etats-Généraux de Hollande, en déclarant la guerre à Louis XIV, prétendirent soumettre les côtes de la France entière à un blocus rigoureux par une simple proclamation notifiée aux états neutres. Dans le préambule du traité conclu à ce sujet, le 22 août 1689, à Wittehall, entre ces deux puissances, ce blocus imaginaire est motivé sur ce considérant :

« Qu'il importait au roi d'Angleterre et aux « Etats-Généraux de faire le plus de dommage qu'il « serait possible à l'ennemi commun pour le ré- « duire à une paix juste et honorable, et à des con- « ditions qui pourraient rétablir le repos et la tran- « quillité de la chrétienté; et que pour cela il serait « nécessaire qu'on employât toutes ses forces, et « particulièrement qu'on fît en sorte que tout le « commerce et trafic avec les sujets du roi T. C., fût « effectivement rompu et interdit pour ôter audit

« roi et à ses sujets les moyens de fournir à une « guerre qui pourrait autrement, par sa durée, être « très nuisible et causer une grande effusion de sang « chrétien. »

Après ce préambule, il était dit : « Il est convenu entre S. M. le roi de la Grande-Bretagne et les Etats-Généraux que si, pendant cette guerre, les sujets d'un autre roi prince ou état entreprennent de trafiquer ou de faire aucun commerce avec les sujets du roi T. C., ou que si leurs vaisseaux ou bâtiments sont rencontrés faisant voile vers les ports, havres ou rades de l'obéissance dudit roi T. C., sous un soupçon apparent de vouloir trafiquer avec les sujets dudit roi, — et si les vaisseaux appartenant aux sujets d'aucun autre roi, prince ou état sont trouvés en quelque endroit que ce soit, chargés de marchandises ou denrées pour la France ou pour les sujets du roi T. C., ils seront pris par les capitaines des vaisseaux de guerre, armateurs ou autres sujets du roi de la Grande-Bretagne et des seigneurs Etats, et seront réputés de bonne prise par les juges compétents. »

« Ledit roi de la Grande-Bretagne et lesdits sei- « gneurs Etats notifieront au plus tôt ce traité à « tous les rois, princes et états de l'Europe qui ne « sont pas en guerre contre la France, pour qu'ils « soient en même temps informés que si leurs vais- « seaux ou si les bâtiments de leurs sujets, sortis en « mer avant cette notification, sont trouvés faisant

« voile vers les ports, havres ou rades de l'obéis-
« sance du roi T. C., ils seront obligés par les vais-
« seaux du roi de la Grande-Btetagne et par ceux
« des Etats-Généraux de rebrousser chemin inces-
« samment; et que si les vaisseaux ou bâtiments
« desdits rois, princes ou états ou de leurs sujets
« sont rencontrés faisant voile desdits ports, char-
« gés de marchandises ou denrées de France, les-
« dits vaisseaux et bâtiments seront obligés de s'en
« retourner auxdits ports et d'y laisser leurs mar-
« chandises, à peine de confiscation; et qu'en cas
« que les vaisseaux et bâtiments desdits rois, prin-
« ces et états ou de leurs sujets, sortis en mer après
« la notification, soient trouvés faisant voile vers les
« ports, havres ou rades de l'obéissance du roi T.
« C., ils seront saisis et confisqués avec leurs mar-
« chandises et denrées comme de bonne prise (1). »

Ce ne fut pas sans une vive répugnance que les Etats-Généraux de Hollande consentirent à cet article de leur traité d'alliance avec la Grande-Bretagne. Leurs plénipotentiaires se refusèrent longtemps à le signer en alléguant l'illégalité des mesures qu'il consacrait; ils le signèrent enfin, pressés mais non convaincus par les obsessions du roi d'Angleterre, Guillaume III, que sa haine contre Louis XIV aveuglait. Les dispositions ainsi arrêtées

(1) DUMONT, t. 7, part. 2.

furent mises à exécution dans le cours de la guerre. Des navires neutres furent capturés, conduits en Angleterre et condamnés comme de bonne prise par les tribunaux anglais, sous le prétexte qu'ils avaient violé ce blocus imaginaire. Cette conduite inouïe provoqua les plaintes des états étrangers à la guerre. La Suède et le Danemarck en particulier eurent recours à des représailles, et par un traité conclu le 17 mars 1693 (1), s'engagèrent à prendre en commun des mesures de nature à obtenir satisfaction. Ces deux puissances donnèrent ainsi, pour faire respecter leurs droits, le premier exemple d'une neutralité armée, semblable à celle qui eut lieu plus tard en 1780. Cette attitude força l'Angleterre et la Hollande à relâcher plusieurs des navires illégalement capturés et à abandonner enfin leurs prétentions iniques (2).

Vers le milieu du XVIII[e] siècle, en 1756, la Grande-Bretagne étendit encore à tous les ports de France un blocus fictif résultant d'une simple notification.

« Les Anglais », a écrit M. de Flassan, « piqués « contre les Hollandais de ce qu'ils se vouaient à la

---

(1) *Voy.* ce traité dans Dumont, t. 7, part. 2.

(2) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 3, ch. 7, § 112. — *La liberté de la navigation et du commerce des nations neutres*, etc., p. 162 à 170.— Wheaton, *Histoire des Progrès du Droit des Gens*, p. 90 à 92.

« neutralité, s'emparèrent de plusieurs de leurs « vaisseaux. Les Etats-Généraux en sollicitèrent « avec chaleur la restitution; mais leur cargaison « consistant principalement en matériaux propres « à la marine, la cour de Londres crut être assez « juste en leur en payant la valeur; ce qui était un « acte arbitraire, contraire à la souveraineté des « Etats-Généraux; mais ceux-ci craignaient une « rupture, et l'Angleterre abusait de leur faiblesse. « Elle fit plus : pour étouffer les murmures des « Hollandais et les tenir en suspens, son ministre à « La Haye, M. Yorck, réclama, le 2 août 1756, les « secours stipulés par les traités, et imagina de « fouiller dans le traité de commerce du 1er de dé-« cembre 1674, conclu entre les deux nations. Mais « comme on y trouvait un article qui permettait « aux sujets des Etats-Généraux de trafiquer avec « les puissances ennemies, en cas de neutralité, *à « moins que leurs ports ne fussent bloqués ou as-« siégés*, cette clause suggéra à la cour de Londres « une idée bien digne d'une nation qui affecte l'em-« pire des mers; ce fut de déclarer aux Provinces-« Unies, que tous les ports de France étaient blo-« qués, et que, par conséquent, on saisirait, comme « étant de bonne prise, tous les vaisseaux qu'on « rencontrerait expédiés pour ces mêmes ports (1). »

---

(1) FLASSAN, *Histoire de la Diplomatie française*, t. 6, p. 64.

Pendant la guerre de la révolution française, le gouvernement anglais recourut de nouveau à des mesures à peu près pareilles. Le troisième article des instructions qu'il adressa, le 8 juin 1793, aux commandants de ses navires de guerre et aux capitaines de ses corsaires (1), ordonnait que, « dans le « cas où S. M. *déclare* quelque port bloqué, les « commandants des vaisseaux et armateurs qui ren- « contreront des bâtiments destinés pour de tels « ports, mais qui étaient sortis des ports de leurs « pays respectifs avant que la déclaration du blo- « cus y fût arrivée, seront tenus de les avertir et de « les engager à aller ailleurs, mais de ne pas les « molester, à moins qu'ils ne tentent d'entrer dans « le port bloqué. Il en sera de même de tous les « vaisseaux qui seront partis d'un port de leur pays « pour se rendre dans un port que S. M. aura *dé- « claré* bloqué, après que cette déclaration aura été « connue dans le pays d'où ils sont partis, de même « que de tout navire qui ayant eu connaissance du « blocus dans le cours de son voyage, aura conti- « nué sa course dans l'intention d'y entrer (2). »

Mais il était réservé au siècle actuel d'offrir des exemples de l'abus le plus monstrueux et le plus calamiteux du droit de blocus.

---

(1) *Voy.* ci-dessus, p. 132.

(2) MARTENS, *Recueil*, t. 5.— SCHOELL, *Histoire des Traités*, t. 6.

Un ordre du conseil britannique du 16 mai 1806 déclara bloqués toutes les côtes, ports et rivières depuis l'Elbe jusqu'à Brest inclusivement (1).

Cet ordre servit de motif à l'établissement du système continental de Napoléon, et fut allégué pour légitimer, comme représailles, le fameux décret rendu par l'empereur à Berlin, le 21 novembre 1806, par lequel les îles Britanniques furent déclarées en état de blocus (2).

A ce décret, l'Angleterre répondit par les ordres du conseil, des 7 janvier, 11 mars, et 11 novembre 1807. Le dernier ordre déclarait : « que tous les ports et toutes les places de la France et de ses alliés, ceux de tout autre pays en guerre avec la

---

(1) Schoell, *Histoire des Traités*, t. 9, p. 44.

(2) *Voy.* ce décret dans le *Moniteur universel* du vendredi 5 décembre 1806, où il est précédé de deux rapports faits à l'empereur par le ministre des relations extérieures M. de Talleyrand. Il renferme huit considérants dans lesquels est exposée la conduite de la Grande-Bretagne, et ses articles principaux sont les suivants : « Art. 1er. Les îles Britanniques sont déclarées en état de blocus.—Art. 2. Tout commerce et toute correspondance avec les îles Britanniques sont interdits.— En conséquence, les lettres ou paquets adressés ou en Angleterre, ou à un Anglais, ou écrits en langue anglaise, n'auront pas cours aux postes et seront saisis.— Art. 5. Le commerce des marchandises anglaises est défendu ; et toute marchandise appartenant à l'Angleterre, ou provenant de ses fabriques et de ses colonies, est déclarée de bonne prise.—Art. 7. Aucun bâtiment venant directement de l'Angleterre ou des colonies anglaises, ou y'ayant été depuis la publication du présent décret, ne sera reçu dans aucun port. »

Grande-Bretagne, ceux des pays d'Europe dont le pavillon anglais était exclu, quoique ces pays ne fussent point en guerre avec la Grande-Bretagne; qu'enfin, tous les ports et places des colonies appartenant aux ennemis de cette puissance, seraient désormais soumis aux mêmes restrictions, relativement au commerce et à la navigation, que s'ils étaient réellement bloqués de la manière la plus rigoureuse; que tout commerce des articles provenant du sol ou des manufactures des pays susmentionnés, serait désormais regardé comme illégal; que tout navire quelconque sortant de ces pays ou devant s'y rendre, serait capturé légitimement, et la prise avec sa cargaison adjugée aux capteurs..., etc. (1). »

Napoléon rendit alors, en son palais royal de Milan, le décret du 17 décembre 1807, « déclarant les îles Britanniques en état de blocus sur mer comme sur terre », et portant que, « tout bâtiment, de quelque nation qu'il fût, qui aurait souffert la visite d'un vaisseau anglais, où se serait soumis à un voyage en Angleterre, ou aurait payé une imposition quelconque au gouvernement anglais, serait par cela seul dénationalisé, et déclaré de bonne et valable prise, comme ayant perdu la

(1) De Martens, *Nouveau Recueil*, — Schoell, *Histoire des Traités*, t. 9. — Klueber, *Droit des Gens moderne*, §§ 310 à 316.

garantie de son pavillon et étant devenu propriété anglaise (1). »

En portant ses regards vers cette époque mémorable des guerres de l'Empire, en réfléchissant sur les événements qui s'y sont passés et sur les conséquences calamiteuses qui résultèrent de ces violations faites de part et d'autre des principes les plus sacrés et les mieux établis du droit maritime, on arrive à cette conviction : qu'en définitive, tous les peuples ont à souffrir de pareilles violations, et que le respect religieux de ces principes est une garantie commune que la diplomatie des gouvernements modernes doit tendre à leur assurer.

La note suivante, qui était donnée, en 1838, par notre ministre des affaires étrangères, alors M. le comte Molé, comme règle à suivre en matière de

(1) *Moniteur universel* du vendredi 25 décembre 1807.—L'article 4 du décret de Milan est conçu ainsi qu'il suit : « Ces mesures, qui ne sont qu'une juste réciprocité pour le système barbare adopté par le gouvernement anglais, qui assimile sa législation à celle d'Alger, cesseront d'avoir leur effet pour toutes les nations qui sauraient obliger le gouvernement anglais à respecter leur pavillon.

« Elles continueront d'être en vigueur pendant tout le temps que ce gouvernement ne reviendra pas aux principes du droit des gens, qui règlent les relations des états civilisés dans l'état de guerre ; les dispositions du présent décret seront abrogées et nulles par le fait, dès que le gouvernement anglais sera revenu aux principes du droit des gens, qui sont aussi ceux de la justice et de l'honneur. »

blocus (1), montrera que la France s'attache, pour son compte, à marcher fermement et à entraîner les autres états dans cette voie honorable. Elle nous paraît, en outre, terminer de la manière la plus convenable l'œuvre que nous avons entreprise; car le lecteur y trouvera, résumée en quelques articles précis, l'exposition des principes qui sont admis par la France sur les principales matières dont nous venons de traiter dans ce volume.

«Tout blocus pour être valable envers les neutres, « doit leur avoir été notifié et être effectif.

« Une fois établi devant un port, le blocus a « pour objet d'empêcher l'entrée ou la sortie de « tout navire, quel que soit son pavillon et à quel- « que nation qu'il appartienne.

« Un navire se présentant devant un port blo- « qué avant d'avoir eu connaissance du blocus, doit « d'abord en être averti, et la notification doit en « être faite par écrit, et sur son rôle d'équipage.

« Mais cet avis ayant été donné et cette formalité « ayant été remplie, s'il persiste à entrer dans le « port, ou s'il vient à s'y présenter de nouveau, le « commandant du blocus a le droit de l'arrêter.

« Les bâtiments de guerre neutres se présentant

(1) Note jointe à une dépêche du 17 mai 1838, à l'occasion du blocus des côtes de la république Argentine.

« devant un port bloqué, doivent aussi être invités « à s'éloigner; s'ils persistent, le commandant du « blocus a le droit de s'opposer à leur entrée par la « force; et la responsabilité de tout ce qui peut s'en « suivre pèsera sur les violateurs du blocus.

« La France a admis les principes consacrés par « le traité entre les puissances du Nord qui lui fut « signifié le 15 août 1780. Elle les a toujours suivis « depuis lors, ou, si elle s'en est quelquefois écar- « tée, dans des circonstances exceptionnelles, ce « n'a été que par représailles des prétentions émises « par la puissance maritime avec laquelle elle était « alors en guerre, prétentions qu'au reste elle n'a « jamais reconnues.

« Ces principes sont :

« 1° Que le pavillon couvre la marchandise (la « contrebande de guerre exceptée);

« 2° Que la visite d'un bâtiment neutre par un « bâtiment de guerre, doit se faire avec tous les « égards possibles;

« 3° Que les munitions de guerre, canons, pou- « dre, boulets, armes à feu, armes blanches, car- « touches, pierres à fusil, mèches, etc., sont objet « de contrebande de guerre;

« 4° Que chaque puissance a le droit de faire « convoyer ses bâtiments marchands, et, dans ce « cas, la déclaration du commandant du bâtiment « de guerre est suffisante pour justifier de la car- « gaison et du pavillon des navires convoyés. Dans

« aucun cas, il n'y a lieu à faire visiter des bâti-
« ments sous escorte d'un bâtiment de guerre de
« la nation de ces mêmes bâtiments ; la déclaration
« du capitaine escorteur suffit ;

« 5° Qu'un port n'est bloqué par des forces na-
« vales que lorsque par la disposition de ces forces,
« il y a danger évident d'y entrer; mais un bâtiment
« neutre ne peut être inquiété pour être entré dans
« un port précédemment bloqué par une force qui
« ne se serait pas trouvée réellement devant le port,
« au moment où le bâtiment se présentait, quelle
« que fût la cause de l'éloignement de la force qui
« bloquait, soit qu'elle provînt des vents ou du be-
« soin de s'approvisionner. »

Le cercle que nous nous sommes proposé de parcourir, relativement aux règles internationales de la mer, se termine ici. Laissant de côté quelques autres points que nous aurions pu faire entrer dans notre cadre, et de nombreux détails sur lesquels il nous aurait été facile de nous étendre, nous avons cru devoir préférer à de minutieux développements, la concision des idées et de l'expression, la démonstration succincte des principes qui dominent la matière, le choix et l'enchaînement méthodiques des questions d'une pratique usuelle et d'une importance majeure : nous reposant en toute sûreté, pour le soin de suppléer aux détails passés sous silence, et pour la solution des difficultés qui

surgissent à chaque instant dans l'application, sur le tact, sur l'expérience et sur le savoir des officiers auxquels notre ouvrage est particulièrement destiné.

Après l'exposé des règles principales qui président aux relations maritimes des états, on peut souhaiter celui de l'organisation et des pouvoirs des divers agents chargés de mettre ces règles en action, ainsi que des formes qui doivent être suivies pour cette mise en œuvre. Nous voyons en cela le sujet d'un nouvel ouvrage, dont nous avons recueilli en grande partie les matériaux, mais que le désir et le besoin de laisser la plume pour retourner à la pratique réelle de notre métier, nous obligent d'ajourner à une autre époque.

FIN.

APPENDICE

DU

LIVRE TROISIÈME

DOCUMENTS ET PIÈCES JUSTIFICATIVES.

ANNEXE A, page 24.

Rapport de M. de la Clocheterie commandant la frégate la Belle-Poule, à M. le comte d'Orvilliers.

Mon Général,

Les vents du nord qui m'ont fait partir de Brest le 15 de ce mois ont régné jusqu'à mardi à minuit très faibles; ils ont passé alors à O. S. O. et j'ai mis le cap au N. N. E., ce qui me portait entre le cap Lézard et Plimouth. Mercredi (le 17) à 10 h. du matin, j'ai eu connaissance du haut des mâts de quelques bâtiments exactement de l'avant à moi; je les ai signalés sur-le-champ à la Licorne et à l'Hirondelle que j'avais laissées assez loin derrière moi. A 10 h. 1/2 j'ai commencé à soupçonner que ce pouvait être une escadre, et j'ai fait signal aux bâtiments qui me suivaient de tenir le vent, les amures à babord et je les ai prises moi-même. J'ai compté, peu d'instants après, vingt bâtiments de guerre dont quatorze au moins de ligne. J'ai fait signal de virer de bord; j'étais établi au même bord que les Anglais. A 11 h. du matin ils étaient à environ quatre lieues dans le N.

22.

E. 1/4 N., les vents à O. S. O. A 1 h. 1/2 après midi, j'ai doublé la Licorne au vent, et j'ai dit à M. de Belizot que je le laissais le maître de la manœuvre qu'il jugerait la plus convenable pour échapper à la poursuite des Anglais, et j'ai fait signal à l'Hirondelle de relâcher où elle pourrait. Je voyais alors qu'une frégate et un sloop me joignaient; j'ai gardé le lougre avec moi; à 6 h. j'ai été joint par le sloop qui portait dix canons de six; il m'a hélé en anglais, je lui ai dit de parler français, il a reviré et a été rejoindre la frégate. A 6 h. 1/2 cette frégate est arrivée à portée de mousquet dans ma hanche sous le vent. Le vaisseau de l'escadre le plus près de moi en était alors éloigné d'environ quatre lieues; cette frégate a cargué sa grande voile, j'en ai fait autant, et j'ai même amené mes perroquets et mis celui de fougue sur le mât, afin de ne pas rester dans une position tout à fait désavantageuse. La frégate anglaise a manœuvré comme moi, alors j'ai arrivé brusquement; elle en a fait autant et nous nous sommes trouvés par le travers l'un de l'autre à portée de pistolet. Elle m'a parlé en anglais, j'ai répondu que je n'entendais pas; alors elle m'a dit en français qu'il fallait aller trouver son amiral. Je lui ai répondu que la mission dont j'étais chargé ne me permettait pas de faire cette route. Elle m'a répété qu'il fallait aller trouver l'amiral, je lui ai dit que je n'en ferais rien; elle m'a envoyé alors toute sa volée et le combat s'est engagé. Il a duré depuis 6 h. 1/2 du soir jusqu'à 11 h. 1/2, toujours à la même portée, par un petit vent qui permettait à peine de gouverner. Nous courions l'un et l'autre grand largue sur la terre; j'ai lieu de présumer qu'elle était réduite alors, puisqu'après être arrivé vent arrière, je lui ai donné plus de cinquante coups de canon dans sa poupe sans qu'elle en ait riposté un seul.

Cette frégate est de la force de la Fortunée et porte comme elle vingt-huit canons de douze en batterie. Il m'a

été impossible de poursuivre mon avantage, parce que la route qu'il fallait faire pour cela me menait au milieu des ennemis. J'ai donc pris le parti de courir à terre sans savoir à quel point je pouvais atteindre, j'ai mouillé très près de terre à minuit et demi; au jour, je me suis trouvé entouré de roches, à un endroit qu'on appelle Cam Louis auprès de Plouëscat. J'ignore encore si je pourrai m'en tirer.

Le combat, mon Général, a été très sanglant. J'ai cinquante-sept blessés; je ne sais pas encore au juste le nombre des morts, mais on croit qu'il passe quarante. M. Graire de Saint-Marsault est du nombre des derniers; M. de Laroche Kerandron, enseigne, a un bras cassé, et M. Bouvet est blessé moins grièvement.

Je ne saurais trop louer, mon Général, la valeur intrépide et le sang-froid de mes officiers. M. le chevalier de Capellis a su inspirer toute son audace aux équipages de la batterie qu'il commandait. M. de Laroche blessé après une heure et demie de combat est venu me faire voir son bras, a été se faire panser et est revenu reprendre son poste. En général, le combat s'est très bien soutenu jusqu'à la fin. MM. Damard et Sbirre, officiers auxiliaires, se sont comportés avec toute la bravoure et le sang-froid qu'on a droit d'attendre des militaires les plus aguerris. M. Bouvet blessé assez grièvement, n'a jamais voulu descendre. Mon équipage est digne de partager la gloire que se sont acquise mes officiers.

M. Graire de Saint-Marsault a été tué après une heure et demie de combat; le roi a perdu l'un de ses meilleurs officiers, et je regrette un ami bien cher.

Je crois la Licorne prise ainsi que le Lougre, mais je me flatte que l'Hirondelle a échappé aux ennemis.

Deux vaisseaux de guerre anglais sont à deux lieues de moi; ils paraissent vouloir entreprendre de venir me chercher, je doute qu'ils y réussissent parce que je suis fort en-

touré de roches; mais je n'ai qu'une très faible espérance de sauver la frégate.

Le lieu où je suis n'étant éloigné que de trois lieues de Folgoët, je prends le parti d'y envoyer mes blessés. Mon chirurgien-major vous portera cette lettre, mon Général; je l'expédie parce que personne n'est plus propre que lui à leur faire donner tous les secours dont ils ont besoin, et que c'est un exprès sûr.

Deux contusions, l'une à la tête et l'autre à la cuisse, me font souffrir actuellement, de manière que je n'ai guère la force d'écrire plus long-temps; ce qui m'engage à vous prier, mon Général, de vouloir bien faire passer ma lettre à M. de Sartine si vous le jugez à propos.

Mes blessures ne sont pas dangereuses.

J'ai oublié de vous parler de MM. de Bastrot et de la Galernerie le chevalier, gardes de la marine, ils se sont comportés en gentilshommes français.

Je suis tout dégrayé; mes mâts ne tiennent à rien, le corps de la frégate, les voiles, tout en un mot, est criblé de coups de canon et je fais de l'eau.

Je suis avec respect, etc.

CHADEAU DE LA CLOCHETERIE.

A bord de la Belle Poule, le 18 juin 1778.

Rapport de M. Rosily, commandant le lougre le Coureur, à M. de Sartine, ministre de la marine, du 3 août 1778.

M. de la Clocheterie commandant la Belle-Poule, partit de Brest le 15 juin, ayant sous ses ordres la frégate la Licorne, la corvette l'Hirondelle et le lougre le Coureur que je commandais. Nous nous trouvâmes le 17 juin sur les dix

heures du matin à vue de la flotte de l'amiral Keppel. M. de la Clocheterie nous fit signal de virer de bord, et l'amiral signala à toute sa flotte de nous chasser.

L'Hirondelle et la Licorne n'étant pas en état de nous suivre, M. de la Clocheterie leur fit signal de prendre chasse suivant l'air de vent le plus favorable à leur marche et continua sa route au plus près.

Je n'avais pas le quart de la quantité de voiles que j'aurais pu mettre, ne voulant pas aller plus vite que la Belle-Poule, m'en tenant toujours très près, un peu de l'avant, au vent. Le cotre anglais joignit M. de la Clocheterie et après lui avoir parlé, retourna à la frégate, et ils firent route tous deux pour continuer leur chasse. Ayant reconnu qu'il m'était très supérieur, je m'approchai à portée de la voix, de la Belle-Poule et demandai à M. de la Clocheterie quelle avait été sa conversation avec le cotre afin de pouvoir m'y conformer. Il me répondit qu'il ne parlait qu'anglais, et qu'il avait été obligé de s'en retourner faute de pouvoir se faire entendre : qu'il n'y avait qu'une frégate avec lui, et qu'il était en état de leur répondre en cas qu'ils voulussent l'attaquer, ne pouvant être joint que par eux.

Je vis alors qu'il fallait me préparer à tout événement ; que je ne devais pas prendre chasse puisque je n'en avais pas l'ordre, et que d'ailleurs l'eussé-je eu, du moment que la Belle-Poule eût été attaquée par les deux, je ne l'aurais sûrement pas souffert, ou j'aurais été blâmé à juste titre ; parce que ce cotre aurait attaqué la Belle-Poule par derrière, en hanche, du même côté que la frégate anglaise, pendant que cette dernière l'aurait combattue par le travers et l'aurait empêché de tirer sur le cotre qui l'aurait dégréyée et lui aurait tué beaucoup de monde, ce qui aurait rendu le combat trop désavantageux pour la Belle-Poule.

Pour être plus à même de manœuvrer, je grayai mon grand hunier ; mais je le mis à faire culer pour ne pas m'é-

loigner de la frégate, augmentant de voiles pour contre-balancer l'effet contraire de cette voile.

L'Aréthuse joignit la Belle-Poule, et le cotre se présenta le long de mon bord, sous le vent. Ce bâtiment a soixante-douze pieds de long, vingt-six de large, douze canons de six livres de balles, douze pierriers, et est armé de quatre-vingts hommes. Sa force l'a fait admettre au rang de ce qu'ils appellent (*sloops of war*) corvette; il n'y a pas de vaisseau de 74 aussi fortement bastingué. Au moment du combat on ne pouvait voir un seul homme.

Dans mon lougre l'épaisseur du bâtiment n'est pas d'un pouce et demi, je n'avais point de bastingage, nous étions découverts jusqu'à la boucle du soulier. J'avais huit canons de deux livres de balles, deux de trois, six pierriers, cinquante hommes tout compris.

Le capitaine me dit en anglais d'aller trouver l'amiral. Je fis d'abord semblant de ne pas l'entendre; il me le fit répéter en mauvais français par plusieurs de ses gens; je lui dis que non, et prenant le porte-voix, je lui dis en Anglais, qu'il n'eût point à se donner tant de peine, parce que j'étais décidé à ne point y aller et à ne faire que ce que ma frégate ferait. Pendant la conversation, à mesure que l'un des deux bâtiments culait ou allait de l'avant de l'autre, nous nous suivions avec les canons.

L'Aréthuse se trouvant très près en arrière de la Belle-Poule par dessous le vent, je vis notre frégate changer sa route. M. de la Clocheterie voulant apparemment changer la mauvaise position où il se trouvait, je m'adressai au capitaine du cotre et lui dis d'arriver, parce que ma frégate le faisait, et que, comme il me gênait, s'il ne se prêtait pas à ma manœuvre, je l'aborderais, mettant en même temps mon gouvernail à faire arriver. Il regarda vers la frégate et fit aussi arriver.

Les frégates se tirèrent du canon ; la mitraille même de l'Aréthuse tomba très près de nous. Je tirai aussitôt ma volée sur le cotre qui me riposta sur-le-champ. Nous continuâmes pendant quelque temps le combat à petite portée de pistolet, ayant toujours chacun notre hunier sur le mât. (Je ne voulus pas faire de voile, parce que, étant sûr d'être pris, si j'avais suivi les frégates qui combattaient en faisant route, le cotre se serait encore trouvé à même d'aider l'Aréthuse aussitôt qu'il m'aurait enlevé); car c'est le hasard qui m'a fait combattre aussi longtemps que je l'ai fait; mon équipage, à découvert comme il l'était, eut dû être détruit en un quart d'heure. Mon bonheur vint de l'avoir abordé, et voici comment : voyant qu'à la distance où j'étais, mes boulets de deux ne faisaient aucun effet sur son bastingage, et qu'avec ses canons il coupait toutes mes voiles et mon gréement, car il ne m'avait encore tué ni blessé personne, l'idée me vint de l'aborder. Je le proposai à mon équipage qui parut le désirer. Mais je ne pus l'élonger comme j'aurais voulu, parce qu'après avoir fait une arrivée pour l'approcher, je voulus faire servir mon grand hunier pour faire revenir le bâtiment au vent pour me présenter de long en long avec lui : seule position où nous aurions pu passer à bord. Je ne pus point l'exécuter, mes boulines et bras ayant été coupés, et le bâtiment n'allait pas assez vite de l'avant pour que le gouvernail seul fît l'effet prompt qui se trouvait nécessaire, le vent étant devenu presque calme. Je ne pus l'aborder que par le bossoir, mon beaupré croisant le sien, mon bâtiment un peu effacé.

Dans cette position il ne pouvait tirer aucun de ses canons de l'arrière, il était très difficile de passer à son bord et on peut dire même impossible. Je voulus pourtant l'essayer, ses canons de l'avant et ses pierriers particulièrement qui dominaient au-dessus de son bastingage qui est élevé de cinq pieds, balayaient le gaillard d'avant. Je profitai de ce que

mes canons étaient à barbette, n'ayant pas de bastingage, ce qui me permettait de les pointer presque dans le sens de la longueur du bâtiment. Je fis une décharge de mes canons et de mes fusils et criai à l'abordage.

Mon maître pilote affronta avec hardiesse le feu roulant qui se faisait devant; mais il fut suivi de peu de monde. Pour que mes gens ne se déconcertassent pas si je leur eusse donné le temps de la réflexion, je fis faire un cri de vive le roi, et reprendre avec vivacité les canons.

Je combattis une heure et demie bord à bord dans cette position. Le combat avait commencé à sept heures et j'amenai à neuf. Je coupai la vergue de bôme en deux endroits, j'abîmai toutes ses manœuvres et voiles et lui donnai quelques coups à fleur d'eau; mais jamais je ne pus entamer son bastingage.

Tous mes coups de fusil furent inutiles, ne pouvant distinguer un seul homme à son bord. Le capitaine m'a dit n'avoir eu que deux hommes de tués et deux de blessés. Je fus obligé de me rendre faute de ressource. Ayant calme plat et d'ailleurs mes voiles étant toutes abîmées, surtout mon foc qui était tout criblé, n'ayant plus ni amures ni écoutes. Mon bâtiment avait été percé à l'eau en dix ou douze endroits, mon gréément était tout hâché, et le Monarque et le Vaillant s'étaient pendant tout ce temps approchés de nous avec leurs canots.

On me fit passer avec une partie de l'équipage à bord du premier où je restai jusqu'à ce que j'eus joint l'amiral Keppel; et alors on m'envoya avec une partie de l'équipage à bord du Sandwich. Arrivé à Portsmouth, je fus envoyé à bord de la Princesse-Amélie où je rejoignis Messieurs de la Pallas et de la Licorne que j'y trouvai avec leurs équipages, et d'où on nous a débarqués le 4 juillet pour nous envoyer à Alresfort Hampshire. On voulut nous faire signer un procès-verbal où on nous dénommait prisonniers; nous l'avons re-

fusé et avons fait écrire dans ce même procès-verbal que nous ne nous reconnaissions point prisonniers, ayant été arrêtés en temps de paix ; mais que dans le lieu où l'on nous mettrait nous nous conformerions aux lois du pays, nous y comportant avec la tranquillité qu'on doit attendre des officiers du Roi.

Je n'ai eu heureusement que trois hommes de tués et sept blessés ; mais mortellement. Ce sont presque tous des officiers mariniers. J'attribue le peu de monde que j'ai eu de tué et blessé à avoir abordé le bâtiment. Il n'a pu se servir de tous ses canons, et d'ailleurs il n'y avait pour ainsi dire, que ses pierriers et sa mousqueterie qui pouvaient me tuer du monde et avec lesquels ils ont tiré trop haut, n'osant pas regarder au-dessus de leur bastingage pour viser. Quant au bâtiment, ils l'ont extrêmement maltraité, ses canons tiraient dans la soute à voile, la cuisine et la cale ; les boulets passant de part en part. Mon mât de misaine a été même haché par la mitraille. Si j'avais été à une certaine distance de lui, il aurait rafflé tout mon pont, et m'aurait nécessairement détruit mon monde. Les canons étaient chargés d'un boulet de six, d'un paquet de mitraille et d'une boite de fer blanc rempli de balles. Ce sont des canons courts, renforcés, qu'ils appellent *double fortified*, excellents dans ces petits bâtiments, et qui peuvent se charger jusqu'à la gueule sans risquer de les faire crever.

Nota. Je n'aurais jamais pu être joint si j'eusse voulu fuir, ayant un avantage considérable sur tous bâtiments quelconques. J'avais adopté depuis peu un nouveau gréement qui avait été trouvé si avantageux, tant pour la célérité de la manœuvre que pour la marche, dans ma dernière croisière, sous les ordres de la Danaé, que M. le comte d'Orvilliers s'était décidé à me prendre pour sa découverte.

Elle apercevait des bâtiments de la tête de ses mâts, me faisait signal de chasse, et je les joignais avec une vitesse

incroyable. Je me suis vu chasser six bâtiments qu'elle avait aperçus à midi au vent, ne pouvant les voir de mon bâtiment, les avoir joints à six heures du soir, malgré qu'ils forçassent de voiles au plus près et laisser la Danaé à quatre lieues sous le vent à moi. Je n'ai jamais vu dans cette croisière aucun bâtiment de quelque espèce que ce fût, que je ne les aie gagnés. J'avais encore l'avantage quand je suis sorti sous les ordres de la Belle-Poule d'être espalmé de frais.

Je cite ceci pour faire voir que j'étais le maître de n'être point pris, et que si je l'ai été ce n'est que par subordination et dévoûment réel au service.

ANNEXE B, page 36.

Plainte portée par le Ministre secrétaire d'état du roi d'Espagne, au chancelier de Suède, touchant l'abus fait par des vaisseaux anglais, du pavillon suédois, pour se saisir de deux frégates espagnoles; du 17 *septembre* 1800.

MONSIEUR,

Le roi mon maître a vu avec la plus vive indignation, par un rapport que le consul de S. M. suédoise à Barcelone a remis au capitaine général de la Catalogne, contenant la déclaration du capitaine Rudbardt de la galiote suédoise la *Hoffnung*, que, le 4 septembre dernier, l'après midi, deux vaisseaux et une frégate anglaise ont forcé ledit capitaine, après avoir examiné et trouvé en règle ses papiers, de prendre à son bord des officiers anglais et un nombre considérable de marins, et de se laisser remorquer à l'entrée de la nuit par plusieurs chaloupes anglaises, jusque sous la rade de Barcelone et sous le canon de ses batteries;

Que les Anglais, ayant réduit le capitaine et son équipage au silence, en lui tenant le pistolet sur la poitrine, se sont emparés du gouvernail, et ont fait, à neuf heures du soir, moyennant ledit bâtiment et les chaloupes qui l'environnaient, une attaque sur deux frégates sous pavillon espagnol qui s'y trouvaient à l'ancre, lesquelles n'ayant pu soupçonner que ce bâtiment ami et neutre recélait à son bord des ennemis, et servait ainsi à l'attaque la plus traitreuse, ont été presque surprises et forcées de se rendre.

On se réfère, pour les autres particularités et les violences exercées par les Anglais sur les bâtiments suédois, à la déclaration du capitaine qui se trouve ci-jointe.

Le roi mon maître n'a pu considérer cet événement que comme intéressant les droits et blessant les intérêts de toutes les puissances de l'Europe, sans en excepter l'Angleterre, et surtout comme l'insulte la plus grave contre le pavillon de S. M. suédoise.

En effet, il est évident que les puissances belligérantes, en admettant les bâtiments neutres sur leurs rades et dans leurs ports, ont voulu adoucir le fléau de la guerre et ménager les relations commerciales de peuple à peuple, que leurs besoins naturels exigent.

Tout ce qui tend donc à rendre cette navigation suspecte et dangereuse, blesse également les droits et les intérêts de toutes les nations.

Mais, dans le cas actuel, les droits et l'honneur du pavillon suédois ont été violés d'une manière si outrageante, qu'on en trouvera peu d'exemples dans l'histoire maritime de l'Europe.

L'attentat, s'il restait impuni, tendrait à brouiller deux nations amies, à anéantir leurs relations commerciales, et à faire considérer le pavillon qui le souffrirait comme secrètement auxiliaire de la puissance ennemie, et for-

cerait ainsi l'Espagne à prendre les mesures que l'intérêt de ses vaisseaux et la sécurité de ses ports commanderaient.

Cependant le roi mon maître aime encore à croire que le capitaine suédois ne s'est pas rendu coupable de la moindre connivence avec les Anglais, et qu'il n'a fait que céder à leurs violences et à leur grand nombre.

Dans cette supposition, le roi m'a ordonné de porter à la connaissance de S. M. suédoise cette insulte grave commise contre son pavillon; et ne doutant pas du ressentiment qu'elle éprouvera d'un procédé aussi bas et aussi déloyal de la part de quelques officiers de la marine britannique, il s'attend à ce que la cour de Stockholm fera auprès du ministre anglais les instances les plus sérieuses pour que les officiers qui se sont rendus coupables en cette occasion soient punis sévèrement, et que les deux frégates espagnoles, surprises et enlevées de la rade de Barcelone par une ruse aussi contraire au droit des gens et aux règles de la guerre, soient immédiatement restituées avec leurs cargaisons, comme étant illégalement prises au moyen d'un vaisseau neutre, qui servait d'instrument aux assaillants.

S. M. C. se croit d'autant plus fondée à regarder le succès de cette réclamation comme assuré, que le gouvernement anglais même ne saurait se dissimuler que ses ennemis, en suivant un pareil exemple, pourraient se servir également des bâtiments neutres pour infester ses rades et causer dans ses ports tous les dommages possibles.

Mais si, contre toute attente, les démarches de S. M. suédoise auprès de la cour de Londres, pour obtenir la réparation de l'injure faite à son pavillon, ainsi que la restitution des deux frégates espagnoles, n'avaient pas le succès désiré avant la fin de cette année, S. M. se verrait obligée, quoique avec beaucoup de regret, de prendre envers le pavillon suédois des mesures de précaution qui mettraient

ses rades et ses ports à l'abri d'un abus aussi dangereux et aussi révoltant que celui que les Anglais viennent de faire.

J'ai l'honneur d'être, avec une haute considération, etc.

Le Chevalier d'Urquijo.

A Saint-Ildephonse, le 17 septembre 1800.

Réponse du chancelier de Suède à la lettre précédente, remise à M. de La Huerta, ministre d'Espagne à Stockholm; du 22 *octobre* 1800.

S. M. suédoise a appris avec le plus vif déplaisir la violence que quelques officiers de la marine anglaise ont faite à un vaisseau marchand de la Poméranie Suédoise, pour le faire servir à une entreprise hostile contre deux frégates sur la rade de Barcelone.

Parfaitement d'accord avec S. M. C. dans la manière d'envisager ce nouvel abus de la force, et le danger commun que de pareils exemples pourraient entraîner, tant pour les neutres que pour les belligérants mêmes, S. M. en fera porter des plaintes à Londres, dues, en même temps, à ses relations amicales avec la cour d'Espagne et à la neutralité du pavillon.

Dans ces réclamations, qui ont pour premier objet les droits du pavillon et des sujets de la Suède, S. M. C. trouvera juste, sans doute, que le roi se regarde comme partie principale. En suivant ses intérêts, comme S. M. les entend, elle n'oubliera certainement pas ceux de l'Espagne. La justice veut qu'on restitue ce qui a été mal pris : S. M. y insistera, toutefois sans garantir le succès de cette démarche. Elle fera dans son temps des communications confidentielles à la cour d'Espagne, sur les dispositions dans lesquelles

elle aura trouvé le gouvernement anglais à cet égard; mais une juste confiance de la part de S. M. C. lui laissera sans doute dans cette négociation le libre choix des formes et des moyens, la dispensant de toute époque fixe, comme de toute espèce de compte à rendre; l'Espagne, qui, comme le reste de l'Europe, connaît le long procès que la Suède fait plaider à Londres sur des restitutions à faire à elle, n'a pas lieu de se promettre une plus prompte justice dans une cause où il s'agit de restitutions à faire à des ennemis.

En général, S. M. suédoise ne se considère nullement responsable d'un fait dont les causes lui sont absolument étrangères. Après les rapports que la cour d'Espagne s'en est fait donner, avec les circonstances qu'elle admet elle-même comme constatées, il a été très inattendu de l'y voir impliquer le gouvernement de Suède et toute la nation.

Il serait assez malheureux que les torts d'un tiers pussent faire rompre des relations que plusieurs discussions directes pendant la présente guerre n'ont pu altérer. Il y a eu de fréquents revers, particulièrement affectés, à ce qu'il a paru, aux ports d'Espagne : un vaisseau suédois pris dans le port même du Passage par les Anglais; un second pillé et entièrement dévasté à Alicante par les Français; plusieurs autres enlevés par des corsaires français stationnés à l'entrée du port de Malaga, ont fourni à S. M. suédoise autant de sujets de réclamations et d'invitations amicales à la cour d'Espagne, de faire respecter son territoire pour la sûreté de son commerce. S. M. se serait fort applaudie de ses représentations, si elle eût trouvé en sa faveur quelques marques de cette énergie que le gouvernement d'Espagne vient de déployer contre elle, dans une affaire à laquelle elle n'a d'autre part que des plaintes à faire. Mais l'inutilité de ses réclamations n'a pas fait sortir S. M. des termes de modération et d'équité, convenables entre des cours

amies, et auxquels S. M. espère encore voir revenir la cour d'Espagne, après les différents malheurs arrivés dans ses ports.

Le soussigné, chancelier de la cour, ayant l'honneur de transmettre ces observations à M. le chevalier de la Huerta. envoyé extraordinaire de S. M. C., en réponse à ses communications du 17 septembre, profite avec plaisir de cette occasion pour lui renouveler l'assurance de sa considération très distinguée.

F. d'Ehrenheim.

Drottningholm, le 22 octobre 1800.

Réplique du chevalier de La Huerta à la note du chancelier de Suède; du 29 *décembre* 1800.

Monsieur,

Je viens de recevoir de ma cour une réponse à la lettre dans laquelle je lui ai rendu compte des premières ouvertures que je fis au cabinet suédois, lorsque j'eus l'honneur de vous remettre ma première note, relativement à la violence commise par les Anglais dans la rade de Barcelone. Le roi mon maître a vu avec regret la froideur avec laquelle la cour de Suède a reçu ses premières réclamations, et qu'elle se bornait à des démarches faibles, dont S. M. n'ose se promettre aucun résultat. La manière dont on a envisagé ici ces démarches a prouvé, en même temps, le peu d'énergie que la cour de Suède se proposait de montrer dans cette circonstance. Je ne puis vous le cacher, Monsieur, cette tiédeur, que l'on pourrait supposer à la cour de Suède dans ses réclamations près celle de Londres, donnerait lieu de croire que l'on voudrait rapporter cette négociation à d'autres objets d'intérêt particulier qui exigent des ménagements peu conciliables avec cette énergie et ce

zèle que S. M. catholique se serait flattée de trouver dans S. M. suédoise, lorsqu'il s'agit de maintenir l'honneur de son pavillon, de prouver à l'Europe la part qu'elle prend à l'intérêt commun des puissances maritimes, et le prix qu'elle attache à l'amitié et à la bonne intelligence qui n'ont cessé de régner entre les deux puissances. En conséquence d'un nouvel ordre de ma cour, je réitère mes représentations, et j'insiste formellement sur le contenu de ma note du 17 septembre. Je croirais avec plaisir que S. M. suédoise fera des démarches plus actives que je n'eusse osé l'espérer d'après sa réponse. Il n'est pas vraisemblable qu'elle veuille exposer les vaisseaux suédois à toute la rigueur des mesures que prescrivent les circonstances contre des vaisseaux suspects, et dont la conduite pourrait être regardée comme tolérée, si la cour de Suède n'exigeait de l'Angleterre la réparation la plus éclatante touchant l'affaire de Barcelone.

J'ai l'honneur d'être, avec la plus haute considération, etc.

Le chevalier de La Huerta.

Stockholm, le 29 décembre 1800.

ANNEXE C, page 64.

Arrêté contenant règlement sur les armements en course (2 *prairial an* 11=22 *mai* 1803).

TITRE Ier. — Armements en course.

Chapitre Premier. — *Des Sociétés pour la Course.*

Art. 1er. Les sociétés pour la course, s'il n'y a pas de conventions contraires, seront réputées en commandite,

soit que les intéressés se soient associés par des quotités fixes, ou par actions.

2. L'armateur pourra, par l'acte de société ou par les actions, fixer le capital de l'entreprise à une somme déterminée, pour régler la répartition des profits ou la contribution aux pertes; et si, d'après les comptes qui seront fournis, la construction et la mise hors ne montent pas à la somme déterminée, le surplus sera employé aux dépenses des relâches; ou, en cas de prise du corsaire, sera rendu proportionnellement à leurs mises. Si, au contraire, les dépenses de la construction et mise hors excèdent la somme fixée, l'armateur prélèvera ses avances sur le produit des premières prises, et en cas d'insuffisance, il en sera également remboursé par les actionnaires, proportionnellement à leurs mises; ce qui aura lieu pareillement pour les dépenses des relâches, lorsque le produit des prises ne sera pas suffisant.

3. Les armateurs seront tenus, dans les actions qu'ils délivreront aux intéressés, de faire une mention sommaire des dimensions du bâtiment qu'ils se proposeront d'armer en course, du nombre et de la force de son équipage et de ses canons, ainsi que du montant présumé de la construction et mise hors.

4. Le compte de la construction et mise hors, qui formera toujours le capital de l'entreprise, hors le cas prévu par l'article 2 ci-dessus, sera clos, arrêté et déposé, avec les pièces justificatives, au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce, dans le quinzième jour après celui auquel le corsaire aura fait voile pour commencer la course; sauf à n'employer que par évaluation les articles de dépense qui, à cette époque, ne pourront pas être liquidés, lesquels seront ensuite alloués, dans le compte de construction et mise hors, pour leur vraie valeur, sur les pièces justificatives qui seront rapportées.

5. Il pourra néanmoins être accordé à l'armateur, sur sa demande, un second délai de dix jours, pour déposer le compte mentionné en l'article précédent; mais passé ce terme, si l'armateur n'y a pas satisfait, il sera privé de tous droits de commission, pour le seul fait de n'avoir pas déposé son compte. Cette disposition est applicable aux bâtiments armés en guerre et marchandises, comme à ceux armés en course.

6. Lorsque la construction d'un corsaire et sa mise hors ne pourront être achevées, soit par la conclusion de la paix, ou par quelque autre événement, la perte sera supportée proportionnellement par les intéressés et par les actionnaires; et s'il n'y a pas eu de fixation pour le capital de l'entreprise, il sera évalué, par arbitres, à la somme que ladite entreprise aurait dû coûter si elle avait été achevée.

7. Le droit de commission ordinaire sera de deux pour cent sur le montant des dépenses de la construction, armement, relâche et désarmement : il sera, en outre, alloué aux armateurs une semblable commission de deux pour cent, sur les prises rentrées dans le port de l'armement, dont ils auront eu l'administration particulière; et à l'égard des prises qui auront été conduites dans d'autres ports, et qui auront été administrées par leurs commissionnaires, il sera alloué à ces commissionnaires deux pour cent, à l'armateur un pour cent, et au même un demi pour cent pour négociation des traites qui lui auront été remises pour la valeur des prises vendues dans un port autre que celui de l'armement.

8. Lorsque la course aura produit des sommes suffisantes pour réarmer, la société sera continuée de droit, s'il n'y a pas de convention contraire; et il sera loisible à l'armateur de s'occuper sur-le-champ d'un réarmement pour le compte des intéressés, qui ne pourront, dans ce cas, être

remboursés du principal de leur mise, ni en demander le remboursement que de gré à gré.

Les armateurs sont dispensés de faire la vente du corps du bâtiment corsaire, pour la fixation des dépenses relatives à la liquidation des droits des invalides de la marine ; mais si l'armateur juge à propos de requérir ladite vente, il sera tenu de se conformer aux formes prescrites pour la vente des vaisseaux, et d'en faire afficher le prospectus imprimé à la bourse de Paris, et dans les principales villes maritimes où il y a des bourses de commerce ; et, dans le cas où il resterait adjudicataire du bâtiment corsaire, à l'effet de le réarmer en course, les actionnaires seront libres d'y conserver leur intérêt, en le déclarant néanmoins, dans un mois du jour de l'adjudication.

Chapitre II. – *Équipages.*

9. Il ne pourra être embarqué sur les bâtiments armés en course, qu'un huitième des matelots inscrits et en état de servir sur les bâtiments de la république. En conséquence, les commissaires préposés à l'inscription maritime ne pourront recevoir d'enrôlements ni délivrer de permissions d'embarquer pour la course, qu'autant que le nombre des matelots employés à ce service n'excédera pas le huitième de ceux inscrits.

Le ministre de la marine pourra néanmoins autoriser l'embarquement d'un plus grand nombre de marins inscrits, lorsque les besoins du service le permettront.

10. Les armateurs de corsaires auront la faculté d'employer des marins étrangers, et ce, jusqu'aux deux cinquièmes de la totalité de l'équipage.

Ces marins étrangers, pendant le temps qu'ils seront employés sur les bâtiments armés en course, seront traités comme les marins français; ils participeront aux mêmes

avantages, et seront soumis à la même police et discipline.

11. Les capitaines des bâtiments armés pour la course, présenteront au bureau de l'inscription maritime les marins qu'ils auront engagés; et, sous peine de 300 fr. d'amende par chaque homme, ils ne pourront embarquer que les gens de mer qui auront été portés sur le rôle d'équipage. Ils présenteront également au bureau, pour y être inscrits sur le rôle des classes, les Français non classés, et les étrangers qui en feront partie.

12. Tout armateur ou capitaine de corsaire qui sera convaincu d'avoir favorisé la désertion d'un marin levé pour le service, ou employé sur un bâtiment de l'Etat, qui recevra à bord des marins inscrits au delà du nombre autorisé pour les armements en course, sera poursuivi comme embaucheur, et sa lettre de marque sera immédiatement révoquée.

13. Les gens de mer engagés sur des bâtiments armés en course, qui auront déserté dans le port de l'armement et qui seront arrêtés avant le départ, seront remis aux capitaines pour faire le voyage auquel ils s'étaient engagés, et pendant lequel ils n'auront que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner.

Si lesdits déserteurs ne sont arrêtés qu'après le départ du bâtiment, ils seront condamnés à huit jours de prison, à la restitution des avances envers le capitaine ou les armateurs, et ils feront une campagne extraordinaire de six mois sur les bâtiments de l'état, à deux tiers de solde.

Ceux qui déserteront pendant le voyage ou dans les relâches, perdront les salaires, parts, et toutes les sommes qui pourront leur être dues, lesquels seront confisqués au profit de la caisse des invalides.

Lesdits déserteurs seront remis aux capitaines pour achever le voyage à demi-salaire, et feront, après leur retour,

une campagne extraordinaire de six mois sur les bâtiments de l'état, à deux tiers de solde.

S'ils n'ont été arrêtés qu'après le départ du bâtiment auquel ils appartenaient, ils seront condamnés à huit jours de prison, à la restitution des avances qui pourraient leur avoir été faites, et à une campagne extraordinaire d'un an, à deux tiers de solde, sur les bâtiments de l'état.

Chacun des marins composant l'équipage d'un bâtiment armé en course, sera tenu de se rendre à bord vingt-quatre heures après l'avertissement qui aura été donné au son du tambour, ou par le coup de canon de départ, à peine d'être puni comme déserteur.

Les marins qui prendraient un faux nom ou un faux domicile, encourront la même peine.

14. Lorsque les équipages des corsaires seront de quinze hommes et au-dessus, les mousses compris, il sera embarqué un chirurgien.

Les coffres à médicaments seront composés, comme ceux des bâtiments de la république, à raison du nombre d'hommes de l'équipage.

Chapitre III.— *Lettres de marque et cautionnements.*

15. Les lettres de marque, soit pour des armements en course, soit pour des armements en guerre et marchandises, ne peuvent être délivrées en Europe que par le ministre de la marine et des colonies.

Chaque lettre de marque sera accompagnée d'un nombre suffisant de commissions de conducteurs de prises.

Ces lettres de marque et ces commissions seront conformes aux modèles annexés au présent règlement.

16. Nul ne pourra obtenir des lettres de marque pour faire des armements en course, ou en guerre et marchandises, s'il n'est citoyen français, ou s'il n'est, en pays étran-

ger, immatriculé comme citoyen français sur les registres des commissaires des relations commerciales.

17. S'il était reconnu qu'un armement en course a été fait et qu'une lettre de marque a été délivrée sous un nom autre que celui du véritable armateur, la lettre de marque sera déclarée nulle et retirée.

La peine de 6,000 fr. d'amende, prononcée par l'article 15 de la loi du 27 vendémiaire an 2, relative à l'acte de navigation, sera appliquée à l'armateur et à l'individu qui lui aura prêté son nom.

Le produit de cette amende sera versé dans la caisse des invalides de la marine.

18. Les demandes de lettres de marque seront faites aux administrateurs de la marine ou aux commissaires des relations commerciales, qui les transmettront au ministre de la marine et des colonies; mais lesdites lettres ne pourront être par eux délivrées aux armateurs qu'après qu'il aura été vérifié si le bâtiment est solidement construit, gréé, armé et équipé; s'il est d'une marche supérieure; si son artillerie est en bon état; si le capitaine désigné par l'armateur est suffisamment expérimenté, et si l'armateur et ses cautions sont reconnus pour solvables.

La solvabilité de l'armateur et celle des cautions seront certifiées par le tribunal connaissant des affaires de commerce. Dans les ports étrangers, cette solvabilité sera attestée par le commissaire des relations commerciales, et, autant que possible, par l'assemblée des négociants français immatriculés dans le lieu.

Les capitaines désignés pour commander des corsaires, seront tenus de produire des certificats sur leur conduite et leurs talents, de la part des officiers sous les ordres desquels ils auront servi, ou des armateurs qui les auront employés.

19. La durée des lettres de marque commencera à comp-

ter du jour où elles seront enregistrées au bureau de l'inscription maritime du port de l'armement.

D'après la nature des croisières, et sur les propositions transmises au ministre par les administrateurs de la marine, ou les commissaires des relations commerciales, la durée des lettres de marque pourra être de six, douze, dix-huit et vingt-quatre mois.

20. Tout armateur de bâtiments armés en course, ou en guerre et marchandises, sera tenu de fournir un cautionnement, par écrit, de la somme de 37,000 fr.

Et si l'état-major et la mestrance, l'équipage et la garnison comprennent en tout plus de cent cinquante hommes, le cautionnement sera de 74,000 fr.

Dans ce dernier cas, le cautionnement sera fourni solidairement par l'armateur, deux cautions non intéressées dans l'armement, et par le capitaine.

21. La même personne ne pourra servir de caution pour plus de trois armements non liquidés, et à chaque acte de cautionnement, la personne qui le souscrira sera tenu de déclarer ceux qu'elle aurait pu souscrire précédemment pour la même cause.

Lorsque les cautions ne seront pas domiciliées dans le port de l'armement, l'armateur sera tenu de produire un certificat du tribunal connaissant des affaires de commerce dans le lieu où seront domiciliées les cautions présentées, lequel certificat constatera leur solvabilité ; et une copie légalisée du pouvoir donné par la caution absente à celui qui la représentera, restera annexée à l'acte de cautionnement.

Les noms, professions et demeures des personnes qui auront cautionné des armateurs de corsaires, seront désignés sur un tableau qui restera affiché dans le bureau de l'inscription maritime du port où les armements auront eu lieu.

Les actes de cautionnement seront déposés audit bureau, et enregistrés à celui de l'inspection de la marine du chef-lieu de la préfecture maritime.

22. Il est expressément défendu aux préfets, officiers supérieurs et agents civils, militaires et commerciaux, de prolonger la durée d'une lettre de marque, sans y être spécialement autorisés par le ministre de la marine et des colonies, et cette autorisation, lorsqu'elle sera accordée, sera, ainsi que sa date, mentionnée sur la lettre de marque.

23. Les administrateurs de la marine et les commissaires des relations commerciales, seront personnellement responsables de l'emploi des lettres de marque qui leur seront envoyées par le ministre de la marine, et qui ne seront, conformément à l'article 18 ci-dessus, par eux remises aux armateurs et capitaines, qu'après que les vérifications prescrites par cet article auront été remplies, l'acte de cautionnement souscrit, et le rôle d'équipage arrêté.

24. Tout individu convaincu d'avoir falsifié ou altéré une lettre de marque, sera jugé comme coupable de faux en écritures publiques; il sera de plus responsable de tous dommages résultant de la falsification ou altération qu'il aura commise.

25. Tant qu'un bâtiment continuera d'être employé à la course, il est défendu de lui donner un autre nom que celui sous lequel il aura été armé la première fois; et si un même corsaire était réarmé plusieurs fois, chaque nouvel armement pour lequel il aurait été délivré une lettre de marque devra être indiqué numériquement sur la lettre de marque et sur le rôle d'équipage.

Chapitre IV.— *Encouragements.*

26. Les gratifications suivantes seront payées pour les

prises qui seront faites par des corsaires particuliers, savoir :

Navires de commerce chargés de marchandises.

Quarante francs pour chaque prisonnier amené dans les ports.

Bâtiments dits *lettres de marque*, armés en guerre et en marchandises.

Cent dix francs pour chaque canon du calibre de 4 et au-dessus jusqu'à 12 ;

Cent soixante francs pour celui de 12 et au-dessus ;

Quarante-cinq francs pour chaque prisonnier amené dans les ports.

Corsaires particuliers armés en guerre seulement, et petits bâtiments de l'Etat, tels que bricks, cutters, lougres, etc.

Cent soixante francs pour chaque canon du calibre de 4 à 12 ;

Deux cent quarante francs pour celui de 12 et au-dessus.

Cinquante francs par prisonnier amené dans les ports.

Vaisseaux, frégates de guerre, et corvettes à trois mâts.

Deux cent quarante francs pour chaque canon de 4 à 12.

Trois cent soixante francs pour celui de 12 et au-dessus ;

Soixante francs pour chaque prisonnier amené dans les ports.

Le nombre et le calibre des canons seront constatés par le procès-verbal d'inventaire de la prise ; et celui des prisonniers, par les certificats des officiers, administrateurs ou agents auxquels ils auront été remis.

27. La totalité desdites gratifications sera répartie entre les capitaines, officiers et équipages, proportionnellement à la quotité des parts revenant à chacun dans le produit des prises.

28. Les gratifications allouées aux officiers et équipages

des corsaires, seront acquittées sur les fonds de la caisse des invalides de la marine.

29. Les capitaines, officiers et volontaires des corsaires qui se seront distingués, recevront, sur les propositions qui en seront faites par les préfets maritimes, les récompenses et avancements dont ils seront jugés susceptibles.

30. Les officiers et matelots des équipages des corsaires qui se trouveront hors d'état de continuer leurs services par les blessures qu'ils auront reçues, dans les combats, participeront aux demi-soldes accordée aux gens de mer; les veuves de ceux qui auront été tués ou qui seront morts de leurs blessures, recevront des pensions.

Chapitre V. — *Police de la course, et rançons.*

31. Les lois et règlements sur la police et la discipline militaires, seront observés à bord des bâtiments armés pour la course, ou en guerre et marchandises.

Les délits commis par les marins employés sur ces bâtiments, seront jugés par les tribunaux institués pour l'armée navale.

32. Les armateurs seront civilement et solidairement responsables, avec leurs capitaines, des infractions que ceux-ci commettront contre les ordres du gouvernement, soit sur la navigation des bâtiments neutres, soit sur les pêcheurs ennemis.

Les lettres de marque pourront même être révoquées selon la nature des délits dont les capitaines se seront rendus coupables.

33. Les capitaines des bâtiments armés en course, seront tenus d'arborer pavillon français avant de tirer à boulet sur le bâtiment chassé, sous peine d'être privés, eux et les armateurs, de tout le produit de la prise qui sera confisquée au profit de la république si le bâtiment capturé est en-

nemi ; et si le bâtiment est jugé neutre, les capitaines et armateurs seront condamnés aux dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires.

Mais les équipages ne seront point privés de la part qu'ils auraient à la prise suivant leurs conventions avec les armateurs, et ils seront traités de même que si la prise était adjugée auxdits armateurs.

34. Dans le cas où une prise aurait été faite par un bâtiment non muni de lettres de marque, et sans que l'armateur eût fourni le cautionnement exigé, elle sera confisquée au profit de la république, et pourra même donner lieu à punition corporelle contre le capitaine du bâtiment capteur ; le tout sauf le cas où la prise aurait été faite, dans la vue d'une légitime défense, par un bâtiment de commerce, d'ailleurs muni de passe-port ou congé de mer.

Tout capitaine convaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons, sera, ainsi que ses fauteurs et complices, poursuivi et jugé comme pirate.

35. Tout capitaine de navire armé en guerre qui aurait fait des prisonniers à la mer, sera tenu de les garder jusqu'au lieu de sa première relâche dans un port de France, sous peine de payer, pour chaque prisonnier qu'il aura relâché, 100 francs d'amende au profit de la caisse des invalides de la marine, laquelle sera retenue sur les parts de prises ou salaires, et prononcée par le conseil des prises.

36. Lorsque le nombre des prisonniers de guerre excédera celui du tiers de l'équipage, il est permis au capitaine preneur d'embarquer le surplus de ce tiers, et, dans le cas où il manquerait de vivres, un plus grand nombre, sur les navires des puissances neutres qu'il rencontrera à la mer, en prenant, au bas d'une liste des prisonniers ainsi débarqués, une soumission signée du capitaine du bâtiment pris, et des autres principaux prisonniers, portant qu'ils s'engagent à faire échanger un pareil nombre de prisonniers fran-

çais de même grade; laquelle liste originale sera remise, à la première relâche dans les ports de France, à l'administrateur de la marine, et dans les ports étrangers, au commissaire des relations commerciales de la république française.

37. Il est permis aux capitaines qui relâcheront dans les ports des puissances neutres, d'y débarquer les prisonniers de guerre qu'ils auront faits, pourvu qu'ils en aient justifié la nécessité aux agents de la république, dont ils seront obligés de rapporter une permission par écrit; lesquels remettront lesdits prisonniers au commissaire de la nation ennemie, et en tireront un reçu, avec obligation de faire tenir compte de l'échange desdits prisonniers par un pareil nombre de prisonniers français de même grade.

38. Dans l'un et l'autre cas, les capitaines preneurs seront obligés, sans pouvoir s'en dispenser, sous quelque prétexte que ce puisse être, de garder à leur bord le capitaine avec un des principaux officiers de l'équipage du bâtiment pris, pour les ramener dans les ports de France, où ils seront retenus pour servir d'otage jusqu'à ce que l'échange promis ait été effectué.

39. Il est expressément défendu à tous capitaines de bâtiments armés en course, ou en guerre et marchandises, de rançonner à la mer aucun bâtiment muni d'un passe-port d'une puissance neutre, lors même que ce passe-port serait suspecté de simulation, ou pourrait être considéré comme illégal ou expiré.

Ils ne pourront même rançonner un bâtiment évidemment ennemi, sans l'autorisation de leurs armateurs et autres formalités préalables ci-après indiquées : et ne sera, à cet égard, considéré évidemment ennemi, que le bâtiment naviguant avec un passe-port émané d'une puissance ennemie.

40. Les armateurs qui voudront autoriser les capitaines

de leurs corsaires à rançonner les bâtiments ennemis qu'ils auront arrêtés, en feront la déclaration par écrit à l'administrateur de la marine préposé à l'inscription maritime dans le port de l'armement, et demanderont à cet administrateur le nombre de traités de rançon qu'ils voudront remettre auxdits capitaines.

41. Les traités de rançon seront conformes au modèle annexé au présent règlement.

Les administrateurs de la marine tiendront un registre de la délivrance de ces traités, ainsi que des déclarations qu'ils auront reçues des armateurs; et tous les mois, lesdits administrateurs adresseront un extrait de ce registre à l'inspecteur de la marine de l'arrondissement dans lequel ils sont employés.

42. Lorsque les armateurs seront représentés par un fondé de pouvoirs, ce dernier devra déposer au bureau de l'inscription maritime une copie légalisée de la procuration qu'il aura reçue.

43. Les capitaines de corsaires qui, après l'accomplissement des formalités ci-dessus, rançonneront à la mer un bâtiment ennemi, seront tenus de prendre pour otages de la rançon, et d'amener dans un des ports de la république, au moins un des principaux officiers du bâtiment rançonné, et, outre cet officier, cinq hommes en sus, lorsque l'équipage du navire rançonné sera composé de trente hommes ou plus; trois, lorsqu'il ne sera que de vingt hommes jusqu'à vingt-neuf inclusivement: et deux pour les autres cas; lesquels hommes seront choisis, autant qu'il sera possible, parmi les marins de la plus haute paie.

Lesdits capitaines se feront donner, par les commandants des bâtiments rançonnés, des vivres en quantité suffisante pour la nourriture des otages jusqu'au port où ils devront être conduits, et se feront délivrer par lesdits commandants copie de leurs passe-ports; ils remettront à ces derniers un double du traité de rançon.

44. Il est défendu à tous capitaines de corsaires ou bâtiments armés en guerre et marchandises, de rançonner un nouveau bâtiment ennemi qui a déjà subi une rançon, sous peine de nullité de la seconde rançon, et d'une amende de 500 fr., applicable à la caisse des invalides, et dont les armateurs seront civilement responsables.

Mais le bâtiment rançonné et rencontré par un second corsaire, pourra être pris et conduit soit dans les ports de la république, soit dans des ports alliés ou neutres.

Dans ce dernier cas, les obligations souscrites lors de la rançon, cesseront d'être exigibles vis-à-vis de ceux qui devaient les remplir; mais l'armateur du corsaire capteur en deviendra personnellement débiteur envers l'armateur du premier corsaire, si mieux il n'aime ensuite lui abandonner la prise. Les otages seront, audit cas de prise faite postérieurement à la rançon, rédimés des charges attachées au titre d'otages, et ne seront plus considérés que comme simples prisonniers de guerre.

45. Au retour de leurs croisières, les capitaines des corsaires déclareront, par écrit, à l'administrateur de la marine préposé à l'inscription maritime, s'ils ont fait ou non usage des traités de rançon à eux délivrés avant leur départ; ils remettront les traités qui n'auront pas été employés, et qui seront immédiatement annulés. S'ils ont fait des rançons à la mer, ils remettront les otages aux administrateurs de la marine, qui en adresseront de suite la liste au ministre : ils présenteront aussi les traités souscrits par les commandants des navires rançonnés ; et il en sera pris note par lesdits administrateurs, qui les viseront et les remettront aux capitaines.

46. Audit cas de rançon, les administrateurs procéderont immédiatement à l'interrogatoire des otages, ainsi qu'à celui des officiers, maîtres et équipage du corsaire, pour s'assurer si la rançon a été légalement exercée, et si, outre

les sommes et effets portés au traité de rançon, le capitaine n'a pas exigé d'autres sommes ou effets particuliers, comme encore s'il n'a rien été pris ni détourné; de quoi il sera dressé procès-verbal.

Les actes, billets et obligations que les capitaines de corsaires auraient fait souscrire en contravention aux dispositions ci-dessus, seront paraphés par les administrateurs de la marine, et par eux remis aux trésoriers des invalides, qui en resteront dépositaires jusqu'au jugement définitif.

47. Les capitaines qui, sans y être autorisés par leurs armateurs, et sans avoir reçu, avant leur départ, des traités de rançon, se permettront de rançonner à la mer des bâtiments, même évidemment ennemis, et les capitaines qui, munis de ces autorisations et traités, en auraient abusé en rançonnant des bâtiments naviguant avec des passeports de puissances neutres, seront destitués de leur commandement; ils feront une campagne d'un an sur les bâtiments de l'Etat, à la basse paie de matelot, seront privés de leurs salaires et parts de prises, et déclarés incapables de jamais commander aucun navire armé en course ou en guerre et marchandise.

A l'égard des rançons illégalement exigées, elles seront rendues aux rançonnés, s'ils justifient de leur neutralité, même avec dommages-intérêts, auxquels l'armateur pourra être condamné solidairement; et, dans le cas contraire, elles seront confisquées au profit de la caisse des invalides de la marine.

48. Le capitaine du corsaire qui aurait frauduleusement reçu des effets ou obligations autres que ceux exprimés au traité de rançon, pourra être poursuivi en restitution, à la requête des intéressés à l'armement, et, outre la restitution, condamné à 500 fr. d'amende au profit de la caisse des invalides de la marine, et en outre, déclaré incapable de

commander aucun corsaire pendant la guerre durant laquelle cette infidélité aura eu lieu.

49. Dans les cas prévus par les articles 47 et 48 ci-dessus, les pièces de la procédure commencée par les administrateurs de la marine contre les capitaines délinquants, seront adressées au ministre de la marine, qui les transmettra au conseil des prises, pour être, par ce conseil, procédé au jugement desdits capitaines. Le jugement qui interviendra sera, aux frais des délinquants, affiché dans telles villes maritimes et en tel nombre d'exemplaires que le jugement désignera; et il en sera inséré un extrait sur le registre du quartier de l'inscription maritime auquel le capitaine appartiendra.

50. Au surplus, les règles qui seront ci-après établies pour l'instruction, le jugement, la liquidation et la répartition des prises, seront déclarées communes aux rançons.

TITRE II. – Prises.

Chapitre premier. – *Captures.*

51. Seront de bonne prise tous bâtiments appartenant aux ennemis de l'Etat, ou commandés par des pirates, forbans, ou autres gens courant la mer sans commission spéciale d'aucune puissance.

52. Tout bâtiment combattant sous autre pavillon que celui de l'état dont il a commission, ou ayant commission de deux puissances, sera aussi de bonne prise; et s'il est armé en guerre, les capitaines et officiers seront punis comme pirates.

53. Seront encore de bonne prise, soit les bâtiments, soit leurs chargements en tout ou partie, dont la neutralité

ne serait pas justifiée conformément aux règlements ou traités.

54. Si un navire français ou allié est repris par des corsaires sur les ennemis de l'Etat, après qu'il aura été vingt-quatre heures entre les mains de ces derniers, il appartiendra en totalité auxdits corsaires; mais dans le cas où la reprise aura été faite avant les vingt-quatre heures, le droit de recousse ne sera que du tiers de la valeur du navire recous et de sa cargaison.

Lorsque la reprise sera faite par un bâtiment de l'Etat, elle sera restituée aux propriétaires, mais sous la condition qu'ils paieront aux équipages repreneurs le trentième de la valeur de la reprise, si elle a été faite avant les vingt-quatre heures, et le dixième si la reprise a eu lieu après les vingt-quatre heures : tous les frais relatifs à cette prise restituée, seront à la charge des propriétaires.

55. Si le navire, sans être recous, est abandonné par les ennemis, ou si, par tempête ou autre cas fortuit, il revient en la possession des Français avant qu'il ait été conduit dans un port ennemi, il sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an et jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des ennemis.

56. Les navires et effets des Français ou alliés, repris sur les pirates, et réclamés dans l'an et jour de la déclaration qui en aura été faite, seront rendus aux propriétaires en payant le tiers de la valeur du navire et des marchandises, pour frais de recousse.

57. Tout navire qui refusera d'amener ses voiles, après la semonce qui lui en aura été faite, pourra y être contraint; et, en cas de résistance et de combat, il sera de bonne prise.

58. Il est défendu à tous capitaines de bâtiments armés en guerre, d'arrêter ceux des Français, amis ou alliés, qui auront amené leurs voiles et représenté leur charte-partie

ou police de chargement, et, sous les peines corporelles prononcées par les lois, de prendre ou souffrir qu'il soit pris aucun effet à bord desdits bâtiments.

59. Aussitôt après la prise d'un navire, les capitaines capteurs se saisiront des congés, passeports, lettres de mer, chartes parties, connaissements et autres papiers existant à bord. Le tout sera déposé dans un coffre ou sac, en présence du capitaine pris, lequel sera interpellé de le sceller de son cachet; ils feront fermer les écoutilles et autres lieux où il y aura des marchandises, et se saisiront des clefs des coffres et armoires.

60. Il est défendu à tous capitaines, officiers et équipages de vaisseaux preneurs, de soustraire aucun papier ou effet du navire pris, à peine de deux ans d'emprisonnement, conformément à l'ordonnance de 1681, et de peines plus graves dans les cas prévus par la loi.

61. Les capitaines qui auront fait des prises, les amèneront ou enverront, autant qu'il sera possible, au port où ils auront armé : s'ils sont forcés, par des causes majeures, de conduire ou d'envoyer leurs prises dans quelque autre port, ils seront tenus d'en prévenir immédiatement les armateurs.

62. Si le chef conducteur d'un navire pris, fait dans sa route quelques autres prises, elles appartiendront à l'armement dont il fait partie, ou à la division à laquelle il est attaché.

63. Le chef conducteur d'une prise qui dans sa course sera reprise par l'ennemi, sera jugé, à son retour, comme le sont, en pareil cas, les commandants des bâtiments de l'Etat.

64. Il est défendu, conformément à l'ordonnance de 1681, sous peine de la vie, à tous individus faisant partie de l'état-major ou de l'équipage d'un corsaire, de couler à fond des bâtiments pris, et de débarquer des prisonniers

sur des îles ou côtes éloignées, dans le dessein de céler la prise.

Et au cas où les preneurs, ne pouvant se charger du vaisseau pris ni de l'équipage, enlèveraient seulement les marchandises ou relâcheraient le tout par composition, ils seront tenus de se saisir des papiers et d'amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de ce qui pourrait leur appartenir en la prise, même de punition corporelle s'il y échet.

65. Il est défendu de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, caisses, barriques, tonneaux ou armoires, de transporter ni vendre aucune marchandise de la prise, et à toutes personnes d'en acheter ou recéler, jusqu'à ce que la prise ait été jugée ou que la vente ait été légalement autorisée, sous peine de restitution du quadruple de la valeur de l'objet détourné, et de punitions plus graves suivant la nature des circonstances.

66. Aussitôt que la prise aura été amenée en quelque port de France, le chef conducteur sera tenu de faire son rapport à l'officier d'administration de la marine, de lui représenter et remettre, sur inventaire et récépissé, les papiers et autres pièces trouvés à bord, ainsi que les prisonniers faisant partie du navire pris, et de lui déclarer le jour et l'heure où le bâtiment aura été pris, en quel lieu, ou à quelle hauteur, si le capitaine a fait refus d'amener ses voiles, ou de faire voir sa commission ou son congé, s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, quel pavillon il portait, et les autres circonstances de la prise et du voyage.

67. Toutes les prises seront conduites dans les ports, sans pouvoir rester dans les rades ou aux approches de ces ports au delà du temps nécessaire pour leur entrée dans ces mêmes ports.

Lorsque le capitaine d'un navire armé en course aura con-

duit une prise dans un des ports de France, il sera tenu d'en faire la déclaration au bureau de la douane.

68. Toutes les lettres, généralement quelconques, trouvées sur les bâtiments ennemis qui seront pris, seront immédiatement remises au fonctionnaire supérieur de la marine, ou à l'agent commercial dans le port où la prise abordera : celui-ci les fera passer au ministre de la marine et des colonies.

Les lettres trouvées sur des bâtiments neutres seront ouvertes et lues en présence de l'armateur ou de son représentant; et celles qui seront de nature à donner des éclaircissements sur la validité de la prise, seront jointes à la procédure : les autres lettres seront adressées au ministre de la marine et des colonies.

Chapitre II.—*Procédure des prises.*

69. Après avoir reçu le rapport du conducteur de la prise, l'officier d'administration de la marine se transportera immédiatement sur le bâtiment capturé, dressera procès-verbal de l'état dans lequel il le trouvera, et posera, en présence du capitaine pris, ou de deux officiers ou matelots de son équipage, d'un préposé des douanes, du capitaine ou autre officier du navire capteur, et même des réclamants s'il s'en présente, les scellés sur tous les fermants.

Ces scellés ne pourront être levés qu'en présence d'un préposé des douanes.

70. Le préposé des douanes prendra à bord un état détaillé des balles, ballots, futailles et autres objets qui seront mis à terre, ou chargés dans les chalans et chaloupes : un double de cet état sera envoyé à terre, et signé par le garde magasin, pour valoir réception des objets y portés.

A mesure du déchargement des objets, et au moment de

leur entrée en magasin, il sera dressé inventaire en présence d'un visiteur des douanes, qui en tiendra état et le signera à chaque séance.

71. Il sera établi à bord un surveillant, lequel sera chargé, sous sa responsabilité, de veiller à la conservation des scellés, et des autres effets confiés à sa garde.

72. L'officier de l'administration de la marine du port dans lequel les prises seront amenées, procédera de suite, et au plus tard dans les vingt-quatre heures de la remise des pièces, à l'instruction de la procédure, pour parvenir au jugement des prises.

73. Cette instruction consiste dans la vérification des scellés, la réception et l'affirmation des rapports et déclarations du chef conducteur, l'interrogatoire de trois prisonniers au moins, dans le cas où il s'en trouverait un pareil nombre, l'inventaire des pièces, états ou manifestes de chargement qui auront été remis ou qui seront trouvés à bord, la traduction des pièces de bord par un interprète juré, lorsqu'il y a lieu.

74. Si le bâtiment est amené sans prisonniers, charte-partie ni connaissements, l'équipage du navire capteur sera interrogé séparément sur les circonstances de la prise, pour faire connaître, s'il le peut, sur qui la prise aura été faite.

75. L'officier d'administration de la marine sera assisté, dans tous ces actes, du principal préposé des douanes, et appellera, en outre, le fondé de pouvoirs des équipages capteurs, s'il y en a : à défaut de fondé de pouvoirs, l'équipage sera représenté par le conducteur de la prise, réputé fondé de pouvoirs.

76. Dans le cas d'avaries ou de détérioration de tout ou partie de la cargaison, l'officier d'administration de la marine, en apposant les scellés, ordonnera le déchargement et la vente dans un délai fixé. La vente ne pourra cependant

avoir lieu qu'après avoir été préalablement affichée dans un port de l'arrivée et dans les communes et ports voisins, et après avoir appelé le principal préposé des douanes et le fondé de pouvoirs des équipages capteurs, ou à son défaut le conducteur de la prise.

Le produit de ces ventes sera provisoirement déposé dans la caisse des invalides de la marine.

77. Sont maintenues toutes les dispositions de l'arrêté du 6 germinal an 8, relatif à l'établissement d'un conseil des prises.

Chapitre III. — *Déchargement, manutention, vente et liquidation particulière des prises.*

78. Aussitôt que la procédure d'instruction sera terminée, il sera procédé sans délai à la levée des scellés, et au déchargement des marchandises, qui seront inventoriées et mises en magasin, lequel sera fermé de trois clefs différentes, dont l'une demeurera entre les mains de l'officier supérieur de l'administration de la marine, une seconde entre celles du receveur des douanes, et la troisième sera remise à l'armateur, ou à celui qui le représentera.

79. Il sera aussi procédé sans délai à la vente provisoire des effets sujets à dépérissement, soit sur la réquisition de l'officier de l'administration, soit à la requête de l'armateur ou de celui qui le représentera.

Pourra même l'officier supérieur de l'administration de la marine, lorsque les prises seront évidemment ennemies, permettre la vente tant du navire que des cargaisons, sans attendre le jugement de bonne prise ; laquelle vente se fera dans le délai qui aura été fixé par ledit officier supérieur, et toutefois après que les formalités prescrites par l'article 36 auront été remplies.

80. Si la prise a été faite sous pavillon neutre, ou n'est

pas évidemment ennemie, la vente même provisoire ne pourra avoir lieu sans le consentement du capitaine capturé; et en cas de refus, s'il y a nécessité de vendre, cette nécessité sera constatée par une visite d'experts nommés contradictoirement par l'armateur ou son représentant et ce même capitaine, ou d'office par l'officier supérieur de l'administration de la marine.

81. S'il se présente des réclamants, les effets par eux réclamés pourront leur être délivrés par l'officier d'administration, suivant l'estimation qui en sera faite à titre d'experts, pourvu que lesdites réclamations soient fondées en titre, et à la charge par celui qui les aura faites de donner bonne et suffisante caution, faute de quoi il sera passé outre.

80. Les armateurs seront tenus d'envoyer des états ou inventaires détaillés des effets qui composeront les prises, avec indication du jour de leur vente, qui aura été fixé par l'officier supérieur de l'administration de la marine, dans les principales places de commerce, pour y être affichés à la bourse; et il en sera délivré, sur les ordres du préfet de police, à Paris, et des préfets de département ou de leurs préposés, dans les places où il y a des bourses de commerce, un certificat dont il sera fait mention dans le procès-verbal de vente.

83. Il sera procédé, par le conseil des prises, au jugement d'icelles, dans les délais et les formes prescrits par l'arrêté du 6 germinal an 8.

84. Dans les huit jours qui suivront le jugement, le secrétaire général dudit conseil sera tenu d'en envoyer l'expédition au ministre de la marine et des colonies, qui la fera passer à l'officier d'administration, pour être ensuite procédé à la vente de la prise, si fait n'a été.

Les décisions du conseil des prises ne pourront être exé-

cutées à la diligence des parties intéressées, qu'avec le concours du principal préposé des douanes.

85. Les marchandises seront exposées en vente et criées par parties ou par lots, ainsi qu'il sera convenu entre les intéressés à la prise; et, en cas de contestation, l'officier d'administration réglera la forme de la vente, qui ne pourra, dans aucun cas, être faite en bloc.

Le prix en sera payé comptant, ou en lettres de change acceptées à la satisfaction de l'armateur, et à deux mois d'échéance au plus tard.

La livraison des effets vendus et adjugés sera commencée le lendemain de la vente, et continuée sans interruption.

86. Dans le cas où quelque adjudicataire ne se présenterait pas à l'heure indiquée, ou au plus tard dans les trois jours après la livraison faite des derniers articles vendus, il sera procédé à la revente, à la folle enchère, des objets qui lui auraient été adjugés.

87. Les dispositions prescrites par les lois, pour les déclarations à l'entrée et à la sortie, ainsi que pour les visites et paiements de droits, seront observées, relativement aux armements en course et aux navires pris sur les ennemis de l'Etat, dans tous les cas où il n'y est pas dérogé par le présent règlement.

Les directeurs, inspecteurs et receveurs des douanes, prendront les mesures nécessaires pour prévenir toutes fraudes ou soustractions, à peine d'en demeurer personnellement responsables.

Les droits sur les objets de prise sont à la charge des acquéreurs, et seront toujours acquittés avant la livraison, entre les mains du receveur des douanes, avec lequel l'officier supérieur de l'administration de la marine se concertera pour indiquer l'heure de la livraison.

Les marchandises dont l'entrée est prohibée ne pourront être vendues qu'à charge de réexportation.

88. Dans le mois qui suivra la livraison complète des effets vendus, l'armateur, ou son commissionnaire, déposera au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce, le compte du produit de la prise, avec les pièces justificatives, sous peine de privation de son droit de commission, et même sous plus forte peine, s'il y a lieu, dans le cas où le produit ne serait pas complet.

Ce tribunal pourra accorder à l'armateur, sur sa simple requête et sans frais, quinze autres jours pour rapporter les pièces manquantes.

89. Il devra être procédé à la liquidation particulière, dans le mois du jour du dépôt mentionné en l'article précédent, sans que l'arrêté de ladite liquidation puisse être suspendu sous prétexte d'articles qui ne seraient pas encore en état d'être liquidés, lesquels seront tirés pour mémoire, sauf à les comprendre ensuite dans la liquidation générale.

90. Les armateurs seront tenus de déposer au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce du lieu de l'armement, une expédition de chaque liquidation particulière, aussitôt qu'elle leur sera parvenue, et au plus tard dans un mois de sa date.

Chapitre IV. — *Liquidations générales.*

91. Le tiers du produit des prises qui auront été faites, appartiendra à l'équipage du bâtiment qui les aura faites; mais le montant des avances qui auront été payées sera déduit sur les parts de ceux qui les auront reçues.

92. Les équipages des bâtiments armés en guerre et marchandises, n'auront que le cinquième des prises; et il ne leur sera fait aucune déduction pour les avances comptées à l'armement, ou pour les mois payés pendant le cours du voyage.

93. Le coffre du capitaine pris, ni les pacotilles ou mar-

chandises qui pourront lui appartenir, dans quelque endroit du bâtiment qu'elles soient chargées, ne pourront, dans aucun cas, être distribués au capitaine du corsaire qui aura fait la prise : mais l'armateur pourra stipuler en faveur du capitaine, et pour lui tenir lieu de dédommagement, une somme proportionnée à la valeur de la prise; laquelle somme ne pourra, toutefois, excéder deux pour cent du montant net de la liquidation particulière de ladite prise.

94. Dans le mois après la course finie, ou lorsque la perte du corsaire sera certaine, ou au moins présumée, l'armateur déposera au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce du lieu de l'armement, les comptes de dépenses des relâches et du désarmement, pour être procédé à la liquidation générale du produit de la course, par les juges de ce tribunal, dans un mois après la remise de toutes les pièces, sauf à laisser pour mémoire les articles qui pourront donner lieu à un trop long retard, lesquels seront ensuite réglés par un supplément sommaire à la liquidation générale; faute par l'armateur de faire ledit dépôt, il sera privé de tout droit de commission.

95. Il ne sera fait d'autre retenue au profit des invalides de la marine, que celle de 5 centimes pour franc prescrite par la loi du 9 messidor an 3 : mais cette retenue aura lieu sur le produit des rançons faites à l'ennemi en mer, comme sur le produit des prises amenées et confisquées.

96. Les liquidations générales seront imprimées, et il en sera envoyé des exemplaires au ministre de la marine et des colonies, au greffe des tribunaux de commerce des villes dans lesquelles il y aura des actionnaires, qui pourront en prendre communication *gratis :* il en sera envoyé en outre aux intéressés et actionnaires d'une somme de 3,000 francs et au-dessus.

97. En cas de pillage, divertissement d'effets, déprédations ou autres malversations, il en sera informé par l'offi-

cier en chef de l'administration de la marine, à la requête de l'inspecteur, pour être lesdites procédures envoyées au ministre de la marine et des colonies, et être par le conseil des prises prononcé telle amende ou peine civile qu'il appartiendra; auquel cas lesdites procédures demeureront comme non avenues : et où il écherrait de prononcer des peines afflictives, lesdites procédures seront renvoyées aux cours martiales maritimes, pour y être le procès continué jusqu'à jugement définitif.

98. Les inspecteurs de la marine adresseront, dans les premiers jours de chaque mois, au ministre de la marine et des colonies, un état dans lequel toutes les prises arrivées dans les ports de leur arrondissement continueront d'être employées, jusqu'à ce qu'elles aient été liquidées, avec des notes et des observations sur l'état des procédures et les motifs qui occasionneront des retards, s'il y en a.

Chapitre V.—*Répartition*.

99. Il ne sera promis, avant l'embarquement, aucune part dans les prises, aux officiers-majors, officiers-mariniers, volontaires, soldats, matelots ou autres; mais elles seront réglées immédiatement après le retour du corsaire, à proportion du mérite et du travail de chacun, dans un conseil tenu à cet effet dans le lieu des séances du tribunal connaissant des matières de commerce, en présence des juges de ce tribunal et du commissaire à l'inscription maritime.

Ce conseil sera composé du capitaine et des premiers officiers-majors, suivant l'ordre du rôle d'équipage, au nombre de sept, le capitaine compris, s'il se trouve assez de lieutenants pour compléter le nombre. Ces officiers prêteront, devant les juges connaissant des matières de commerce, dans huit jours au plus tard après la course finie, le ser-

ment de procéder fidèlement, et en leur âme et conscience, au règlement et à la répartition des parts : ledit règlement signé par le président du tribunal et par le commissaire à l'inscription maritime, conjointement avec les capitaines et les officiers-majors, sera déposé au greffe dudit tribunal.

100. Si, par l'effet de la perte du corsaire, de son absence sans nouvelles, ou de la prise qui aurait été faite par l'ennemi, les officiers-majors ne pouvaient être rassemblés pour procéder audit règlement des parts, il y sera procédé à la requête du commissaire à l'inscription maritime, par un procès-verbal qui sera signé tant par lesdits juges que par ledit commissaire.

A la suite du procès-verbal, le tribunal rendra son jugement, qui énoncera les noms des officiers et équipage du corsaire, les qualités et le nombre des parts attribuées à chaque grade, enfin le nombre d'heures qui aura été employé à cette opération, et qui ne pourra excéder celui de six.

101. Il ne pourra être accordé au capitaine plus de 12 parts

Au capitaine en second, plus de. 10

Aux deux premiers lieutenants. 8

Au premier maître, à l'écrivain ou commis aux revues et aux autres lieutenants. 6

Aux enseignes, au maître chirurgien et au second maître. 4

Aux conducteurs de prises, pilotes, contre-maîtres capitaines d'armes, maîtres canonniers, charpentiers. 3

Aux seconds canonniers, charpentiers, calfats, maîtres de chaloupes, voiliers, armuriers, quartiers-maîtres et seconds chirurgiens. 2

Aux volontaires. . 1 part ou deux au plus.

Aux matelots. . . 1 part ou part et demie.

Aux soldats. . . . 1 demi-part ou une part.

Aux novices. . . . 1 demi-part ou trois quarts de part.

Aux mousses. . . . 1 quart de part ou demi-part, suivant leurs services respectifs et leurs forces.

102. Le nombre de parts attribué à chaque grade ne pourra être diminué qu'à la pluralité de deux voix ; mais la pluralité d'une seule suffira pour déterminer le plus ou moins attribué aux volontaires, matelots, soldats, novices et mousses. En cas de partage d'avis, la voix du capitaine sera prépondérante.

L'écrivain n'aura de voix que pour remplacer chacun des officiers-majors, qui sera tenu de se retirer lorsqu'il s'agira de fixer ses parts.

103. Le règlement des parts assignera, sur le produit des prises, une somme aux officiers et autres gens de l'équipage qui auront été blessés et estropiés dans les combats, et aux veuves et enfants de ceux qui auront été tués ou qui seront morts de leurs blessures. Lesdites sommes seront payées à ceux auxquels elles seront accordées, en sus de leurs parts de prises, pourvu que ces gratifications n'excèdent pas le double de la valeur desdites parts.

104. Le règlement des parts ainsi arrêté sera définitivement exécuté.

Il est défendu à tous tribunaux d'admettre aucune action, plainte ni réclamation de la part des officiers ou gens de l'équipage à cet égard.

105. Dans la huitaine du jour où la liquidation générale des prises faites pendant la croisière aura été arrêté par le tribunal connaissant des matières de commerce, l'armateur sera tenu de procéder au paiement des parts de prises revenant à l'équipage : en cas de refus ou de plus long retard, il y sera contraint, à la requête de l'inspecteur ou sous-inspecteur de la marine, poursuites et diligences du commissaire à l'inscription maritime.

106. Le paiement des parts de prises ne pourra se faire qu'au bureau de l'inscription maritime, et sur l'état conforme au modèle joint à l'arrêt du 15 décembre 1782, lequel sera émargé par ceux des marins de l'équipage qui sauront signer. A l'égard de ceux qui ne sauraient pas signer, le paiement des parts qui leur reviendront sera certifié par le commissaire à l'inscription maritime.

Les à-compte payés pendant la croisière ou avant la répartition générale, ne seront alloués à l'armateur qu'autant qu'ils auront été payés au bureau de l'inscription maritime, et certifiés par le commissaire chargé de ce service.

107. L'armateur est tenu de remettre entre les mains du trésorier des invalides de la marine, dans le port où l'armement a été fait, le montant des parts et portions d'intérêt dans les prises appartenant aux morts ou absents et faisant partie de l'équipage du corsaire, trois jours après la répartition qui aura été faite au bureau de l'inscription maritime, conformément à l'état qui en sera remis par le commissaire; de laquelle remise il sera donné décharge valable audit armateur par le trésorier des invalides.

108. Les parts de prises appartenant aux officiers-mariniers et matelots non résidant dans le port où la répartition aura été faite, seront envoyées dans les quartiers de leur résidence, ainsi qu'il se pratique pour la remise des parts des prises des gens de mer employés sur les vaisseaux de l'Etat.

109. Les inspecteurs de la marine sont spécialement chargés de poursuivre les armateurs qui ne se conformeraient pas aux dispositions du présent règlement, à l'effet de les faire condamner, tant à faire procéder aux liquidations générales qu'aux répartitions entre les preneurs, et au dépôt entre les mains des trésoriers des invalides des parts de prises revenant aux marins morts ou absents.

110. Il est expressément défendu aux marins employés

sur les corsaires de vendre à l'avance leurs parts de prises, et à qui que ce soit de les acheter, sous peine de perdre les sommes qui pourraient avoir été payées pour cet effet. Les parts de prises ne seront payées qu'aux marins eux-mêmes; et l'on n'aura aucun égard aux procurations qu'ils pourraient avoir données, pour en retirer le montant, à des personnes étrangères à leurs familles.

111. Les parts de prises des marins, comme leurs salaires, seront déclarées insaisissables.

On n'aura aucun égard aux réclamations ou oppositions qui pourraient être formées par ceux qui se prétendraient porteurs d'obligations desdits marins, à moins que les sommes réclamées ne soient dues par eux ou par leurs familles, pour loyers de maison, subsistances et vêtements, qui leur auront été fournis du consentement du commissaire à l'inscription maritime, et que cette avance n'ait été préalablement apostillée sur les registres et matricules des gens de mer.

TITRE III. — Des armements en course et des prises dans les colonies et dans les ports étrangers.

112. Dans les colonies et établissements français situés au delà des mers, les capitaines généraux, ou ceux qui en remplissent les fonctions, pourront seuls délivrer des lettres de marque, ou proroger la durée de celles qui auraient été délivrées en Europe; toutefois, en se conformant aux dispositions ordonnées par le présent règlement, dans le chapitre des lettres de marque et cautionnements.

113. Lorsque des prises seront conduites dans les ports des colonies françaises, le préfet colonial ou celui qui en remplit les fonctions, chargera un officier d'administration de se transporter sans retard à bord des bâtiments capturés,

à l'effet d'y procéder aux formalités ci-dessus prescrites pour les prises conduites dans les ports de France (chap. 2 du titre 2).

114. Le préfet colonial, ou celui qui le remplace, pourra, soit avant le jugement, en cas d'avarie ou détérioration, soit après le jugement, ordonner le déchargement ou la vente, en se conformant à ce qui est prescrit dans les chap. 2 et 3 du titre 2 de ce règlement.

115. L'officier d'administration qui aura fait l'instruction, la remettra dans le plus bref délai, avec toutes les pièces y relatives, au préfet colonial, qui s'adjoindra le commissaire de justice ou celui qui le représente, l'officier d'administration chargé de l'instruction, l'inspecteur de la marine, et le commissaire à l'inscription maritime, à l'effet de statuer tant sur le mérite de la procédure que sur la validité de la prise.

116. La commission, composée ainsi qu'il est dit ci-dessus, sera présidée par le préfet colonial, et, en son absence, par le commissaire de justice; et les déc sions y seront prises à la pluralité des voix. Un secrétaire, nommé par le préfet, fera les fonctions de greffier.

117. Les jugements rendus dans les colonies sur les prises, seront sujets à l'appel devant le conseil des prises séant à Paris, et néanmoins seront susceptibles d'exécution provisoire, à la charge par celle des parties qui aura requis ladite exécution, de donner caution, et, en outre, de demeurer responsable des dommages-intérêts.

118. Si, dans la quinzaine qui suivra les jugements, il n'est point intervenu de réclamations de la part de l'une ou de l'autre des parties, ils deviendront définitifs, et, audit cas, il n'y aura lieu à aucun cautionnement.

Les réclamations, pour être valables, seront notifiées au greffier de la commission, qui sera tenu d'en donner un reçu.

119. Dans tous les cas, le préfet colonial adressera sans retard l'instruction, les pièces y relatives, et le jugement rendu pour chaque prise, au ministre de la marine et des colonies, qui les fera parvenir au secrétariat du conseil des prises, toutes les fois que l'affaire sera de nature à y être jugée, et attendu que les pièces originales pourraient être perdues, le préfet colonial sera obligé d'en garder des copies collationnées.

120. Au surplus, les dispositions ordonnées par le présent règlement, pour les armements en course et pour les prises en France, seront exécutoires dans les colonies.

121. Il n'est rien innové, en ce qui concerne les prises conduites dans les ports étrangers, à ce qui est ordonné par l'arrêté du 6 germinal an 8 : néanmoins, en cas de vente de prises dans lesdits ports, lesdits commissaires des relations commerciales ne pourront prétendre qu'à une rétribution d'un demi pour cent, qui sera prélevée sur le produit net de la vente.

TITRE IV. — Dispositions générales.

122. Il est défendu, sous peine de destitution, et de plus grande peine s'il y échet, à tous officiers, administrateurs, agents diplomatiques et commerciaux, et autres fonctionnaires, appelés à surveiller l'exécution des lois sur la course et les prises, ou à concourir au jugement de la validité des prises faites par les croiseurs français, d'avoir des intérêts directs ou indirects dans les armements en course, ou en guerre et marchandises. Il leur est également défendu de se rendre directement ou indirectement adjudicataires de marchandises provenant des prises, et mises par eux en vente.

123. Un exemplaire du présent règlement sera annexé à chaque lettre de marque. (Suivent des formules d'actes de

cautionnement, de lettres de marque, de commission pour les conducteurs de prises, etc.)

ANNEXE D, page 142.

Déclaration par laquelle S. M. l'empereur de Russie invite la Suède, la Prusse et le Danemarck, à conclure une convention pour le rétablissement des droits de neutralité; du 16 (28) *août* 1800.

L'Europe donna son approbation aux mesures qui furent prises par la plus grande partie des puissances maritimes pour établir, comme un pacte sacré, les principes d'une neutralité sage et impartiale, lorsqu'en 1780, une guerre maritime qui avait éclaté entre les grandes puissances, imposa aux autres l'obligation de pourvoir à la sûreté du commerce et de la navigation de leurs sujets. Tout acte fondé sur la justice doit obtenir l'assentiment général; et ici, en effet, on ne fit que remettre en vigueur les principes du droit des gens. La Russie eut alors l'avantage inappréciable de porter à son dernier terme cet établissement salutaire; et elle fut pour ainsi dire, le régulateur des différentes mesures qui devaient le faire respecter. Chacune des puissances qui y accédèrent, en recueillit des avantages sans nombre, et cet arrangement servit de base à la Russie pour tous les traités de commerce qu'elle conclut dans la suite. L'approbation générale avait fait, des principes sur lesquels il reposait, une espèce de Code des nations; c'était en même temps le Code de l'humanité. L'intérêt commun en garantissait le maintien et l'exécution.

Mais peut-être a-t-on trop négligé de donner à ces principes une nouvelle sanction, à cette époque où une grande puissance étant venue à se dissoudre, presque toutes les au-

tres éprouvèrent la fatale influence de cette dissolution; où la majeure partie des liens politiques furent rompus,ou prirent une autre direction, par un effet de la guerre qui ne tarda pas à s'allumer; guerre si différente de toutes celles qui l'avaient précédée, et dont les événements si multipliés et si extraordinaires détruisirent toutes les combinaisons antérieures. L'attention étant absorbée par ces événements d'un intérêt si éminent, on ne pouvait apporter tous les soins nécessaires au maintien de ses stipulations salutaires; d'un autre côté, la justice des puissances belligérantes aurait dû présenter un moyen de garantie; et les puissances neutres qui avaient cette confiance, croyaient avoir suffisamment assuré la liberté de la navigation et du commerce, pour qu'elle fût au moins respectée par les gouvernements légitimes, lorsqu'un nouvel incident a prouvé jusqu'à quel point peut être exposée l'indépendance des couronnes, si on ne rétablit pas les principes et les maximes qui seuls peuvent servir de bases, pendant cette guerre, à la tranquillité et à la sûreté des puissances neutres.

Le 13 (25) juillet dernier, une frégate anglaise rencontra à l'entrée du canal une frégate danoise, qui convoyait dans différents ports, plusieurs bâtiments de sa nation. Le capitaine danois, sur sa déclaration qu'il n'avait à bord aucun objet de contrebande, s'étant opposé à la visite de son vaisseau, fut attaqué, et contraint de céder à la supériorité de la force. On le conduisit, ainsi que son convoi, dans les ports d'Angleterre.

Le premier soin de S. M. danoise, l'ami et l'allié de S.M. l'empereur de toutes les Russies, est de faire part à ce dernier souverain de cet événement, et de le consulter pour savoir sous quel jour devait être envisagée cette violation manifeste du droit des gens, et des principes de neutralité qui formaient la base du traité de commerce du Danemarck avec la Russie.

Quoique S. M. impériale ne puisse jusqu'à ce moment qu'être convaincue qu'une telle violation sera hautement désapprouvée par S. M. britannique; et quoique S. M. aime à croire que l'équité de S. M. britannique la portera non-seulement à refuser son approbation à ce qui s'est passé, mais encore à donner à la cour de Danemarck une satisfaction proportionnée à l'insulte; cependant S. M. I., pour prévenir à l'avenir de tels actes de violence, reconnait la nécessité de rétablir les principes de la neutralité à l'abri desquels ses sujets, ainsi que ceux des puissances neutres, puissent jouir paisiblement des fruits de leur industrie et de tous les avantages des nations neutres en naviguant sur toutes les mers, sans être exposés à l'avenir à des mesures arbitraires qu'aucune des puissances belligérantes ne pourra se permettre impunément contre elles.

Comme il est de l'intérêt évident de S. M. I., tant par rapport à la navigation de ses propres sujets, que par rapport aux nations les plus à portée de fréquenter ses ports, de mettre à l'abri de pareilles agressions ou violences, les mers qui baignent les côtes de Russie, elle invite les puissances qui ont des ports dans ces districts, et particulièrement LL. MM. les rois de Prusse, de Danemarck et de Suède, d'accéder avec S. M. I. aux mesures qu'elle leur proposera successivement, pour rétablir dans toute leur force les principes de la neutralité armée, et assurer ainsi la liberté des mers. S. M, annonce en même temps à ces souverains, par la présente déclaration, qu'elle emploiera toute la force qui s'accorde avec sa dignité, pour soutenir l'honneur de son pavillon et de celui de ses alliés, pour garantir leurs sujets de toute violation des droits consacrés par tous les peuples, et pour leur procurer, sous la protection de leurs gouvernements respectifs, tous les avantages qui naissent de la liberté du commerce et de la navigation.

S. M. I. également animée des sentiments de justice et

d'impartialité, déclare, que tandis qu'elle établira une règle pour l'exacte observation des droits de neutralité, elle ne portera atteinte à aucun d'eux, et que les mesures qu'elle adoptera dans sa sagesse, dirigeront la conduite de ses officiers commandants et sujets, d'après les principes de la plus sévère équité, et de telle manière que les puissances belligérantes mêmes ne pourront s'empêcher de connaître la nécessité de ses dispositions et la pureté bienfaisante de ses vues.

Le ministre de S. M. I. adresse, par ordre de son souverain, la présente déclaration, à S. Exc. M. le baron de Steding, ambassadeur extraordinaire de S. M. le roi de Suède, en le priant d'en donner immédiatement communication à sa cour.

Le comte DE ROSTOPCHIN.

Le comte DE PANIN.

ANNEXE E, page 224.

Plainte de M. Merry, ambassadeur de S. M. britannique à Copenhague, adressée au comte de Bernstoff, ministre de la cour de Danemarck.

A Copenhague, le 10 avril 1800.

« L'importance que le gouvernement britannique doit nécessairement attacher à l'événement arrivé au mois de décembre passé, aux environs de Gibraltar, entre quelques frégates du roi et la frégate de S. M. danoise, nommée *Hafruen,* commandée par le capitaine Van-Dockum, et les ordres qui m'ont été envoyés en conséquence par ma cour à cet égard, m'imposent le devoir pénible de vous répéter par

écrit la plainte sur cet objet, que j'eus l'honneur de vous représenter de bouche dans l'audience que vous avez bien voulu m'accorder à cet effet il y a trois jours.

« Les faits dont il s'agit dans cette affaire, sont en eux-mêmes fort simples. et je crois que nous en sommes déjà convenus; savoir : les frégates anglaises rencontrèrent la frégate danoise en pleine mer, menant un convoi. Le commandant anglais jugeant à propos d'user du *droit de visiter ce convoi*, envoya à bord de la frégate danoise demander au capitaine sa destination. Celui-ci ayant répondu que pour lors il allait à Gibraltar, on lui répliqua que puisqu'il allait s'arrêter à cette baie, on ne ferait pas la visite de son convoi, mais que s'il ne devait pas y jeter l'ancre la visite aurait lieu. Le capitaine Van-Dockum informa pour lors l'officier qui s'était rendu à son bord, qu'il y ferait résistance. Sur cette réponse le commandant anglais fit signal d'examiner le convoi. Une chaloupe de la frégate l'*Emerald* se trouvait en marche pour exécuter cet ordre : l'on tira dessus de la mousqueterie de la frégate danoise, et un des matelots anglais en fut grièvement blessé. Cette frégate prit aussi possession d'une chaloupe de la frégate anglaise *la Flora*, et ne la relâcha qu'après que le commandant anglais eut fait entendre au capitaine Van-Dockum, que, s'il ne la rendait pas sur-le-champ, il commencerait les hostilités. La frégate danoise s'est rendue ensuite, avec son convoi, à la baie de Gibraltar. Là, des discussions ont eu lieu sur cette affaire, entre le lord Keith, amiral et commandant en chef des forces navales de S. M. dans la Méditerranée, et le capitaine Van-Dockum que le lord Keith a dû regarder comme personnellement responsable et coupable de l'injure faite à un des sujets du roi, ne pouvant pas croire que ce capitaine y pouvait être autorisé par les instructions de sa cour.

« Pour s'en éclaircir, l'amiral anglais envoya un officier

au capitaine Van-Dockum, pour le prier de faire voir et d'expliquer la nature de ses instructions. Celui-ci se refusa à les faire voir, alléguant que cela lui était défendu; mais il dit à l'officier, qu'elles portaient qu'il ne devait pas permettre la visite de son convoi, et qu'en faisant feu sur les chaloupes du roi, il n'avait fait que remplir ses ordres. Le même capitaine fit ensuite une réponse pareille, et sur sa parole d'honneur, en parlant avec le lord Keith, en présence du gouverneur de Gibraltar, mais il promit en même temps de se rendre devant le juge, et d'y donner caution de comparaître, et sur cette promesse on lui a dit qu'il pouvait retourner à son bord. Etant entré dans sa chaloupe, il envoya une lettre à l'amiral, dans laquelle il se refusa à donner la caution requise. Ces discussions se sont terminées par une déclaration que lord Keith fit au capitaine Van-Dockum, que s'il manquait de s'y soumettre, en voulant par là se soustraire à la justice, l'affaire serait représentée à sa cour.

« Voilà, Monsieur le comte, l'exposition des faits qui ont donné lieu à la plainte que je suis chargé de porter au gouvernement danois. Je me flatte que vous la trouverez exacte et conforme à ce qui est marqué dans la correspondance entre le lord Keith et le capitaine Van-Dockum que vous possédez, comme vous m'avez fait l'honneur de me le dire.

« Le droit de visiter et d'examiner les vaisseaux marchands en pleine mer, de quelque nation qu'ils soient, et quelles que soient leurs cargaisons ou destinations, le gouvernement britannique le regarde comme le droit incontestable de toute nation en guerre; droit qui est fondé sur celui des gens, et qui a été généralement admis et reconnu. Il s'ensuit par conséquent que la résistance que ferait à cette visite le commandant d'un vaisseau de guerre d'une puissance amie, doit nécessairement être regardée comme un *acte d'hostilité*, tel que le roi se persuade qu'il ne peut pas

être enjoint aux commandants des vaisseaux de guerre de S. M. danoise par leurs instructions. S. M. ne doute pas du déplaisir que S. M. danoise aura senti en apprenant ce procédé violent et insoutenable d'un officier à son service, et le roi est persuadé de la promptitude avec laquelle S. M. danoise accordera à S. M. le désaveu formel et l'excuse auxquels elle a si juste droit de s'attendre dans le cas actuel, avec une réparation proportionnée à la nature de l'offense qui s'est commise.

« Je suis spécialement chargé, Monsieur le comte, de vous faire la demande de ce désaveu, excuse et réparation. La confiance que je dois avoir dans la justice connue de S.M. danoise, me fait espérer que cette représentation simple et amicale pourra suffire pour l'obtenir avec la promptitude qu'exige un cas aussi grave; mais je ne dois pas vous cacher en même temps que, quelque grand et sincère que soit le désir du roi mon maître de maintenir et de cultiver l'harmonie et l'amitié la plus étroite avec la cour de Danemarck, rien n'engagera S. M. à se départir de cette juste demande. »

J'ai l'honneur d'être, etc.

Signé, Ant. Merry.

Réponse du comte de Bernstoff à la note précédente.

« L'usage et les traités attribuent sans doute aux puissances belligérantes le droit de faire visiter, par leurs vaisseaux de guerre ou leurs corsaires, les navires neutres non convoyés. Mais ce droit n'étant pas naturel, mais purement conventionnel, on ne saurait, sans injustice ou sans violence, en étendre l'effet arbitrairement au delà de ce qui a été convenu ou accordé. Or, aucune des puissances maritimes et indépendantes de l'Europe n'a jamais, que le sous-

signé sache, reconnu le droit de faire visiter des navires neutres escortés par un ou plusieurs vaisseaux de guerre, et il est évident qu'elles ne sauraient le faire sans dégrader leur pavillon et sans renoncer à une partie essentielle de leurs propres droits.

« Bien loin d'acquiescer à cette prétention autrefois inconnue, la plupart de ces puissances ont cru, depuis qu'elle a été mise en question, devoir énoncer le principe opposé dans leurs conventions relatives à des objets de cette nature, ainsi qu'un grand nombre de traités conclus entre les cours les plus respectables de l'Europe en offrent les preuves.

« Cette distinction, faite entre les navires convoyés et non convoyés, est d'ailleurs aussi juste que naturelle; car les premiers ne sauraient être rangés dans la même catégorie où se trouvent les derniers.

« La visite exercée par les corsaires ou vaisseaux de guerre des puissances belligérantes à l'égard des bâtiments neutres allant sans convoi, est fondée sur le droit d'en reconnaître le pavillon et d'en examiner les papiers. Il ne s'agit que de constater leur neutralité et la régularité de leurs expéditions. Les papiers de ces bâtiments étant trouvés en règle, aucune visite ultérieure ne peut légalement avoir lieu; et c'est par conséquent l'autorité du gouvernement au nom duquel ces documents ont été dressés et délivrés, qui procure à la puissance belligérante la sûreté requise.

« Mais le gouvernement neutre, en faisant convoyer par des vaisseaux de guerre les navires de ses sujets commerçants, offre par là même aux puissances belligérantes une garantie plus authentique, plus positive encore que ne l'est celle qui est fournie par les documents dont ces navires se trouvent munis; et il ne saurait sans se déshonorer, admettre à cet égard des doutes ou des soupçons qui seraient aussi

injurieux pour lui qu'injustes de la part de ceux qui les concevraient ou les manifesteraient.

« Que si l'on voulait admettre le principe que le convoi du souverain qui l'accorde ne garantit pas les navires de ses sujets de la visite des vaisseaux de guerre ou armateurs étrangers, il en résulterait que l'escadre la plus formidable n'aurait pas le droit de soustraire les bâtiments confiés à sa protection au contrôle du plus chétif corsaire.

« Mais on ne saurait raisonnablement supposer que le gouvernement anglais, qui s'est toujours, et aux plus justes titres, montré jaloux de l'honneur de son pavillon, et qui, dans les guerres maritimes auxquelles il n'a pas eu part, a su soutenir avec vigueur les droits de la neutralité, jugerait devoir, si le cas arrivait, souffrir une pareille avanie; et le roi a trop de confiance dans l'équité et dans la loyauté de Sa Majesté britannique, pour se permettre de croire qu'elle puisse vouloir s'arroger un droit qu'elle n'accorderait, sous les mêmes circonstances, à aucune autre puissance indépendante.

« Il paraît suffire d'appliquer au fait en question le résultat nécessaire de ces considérations, pour mettre en évidence que le commandant de la frégate du roi, en repoussant une violence à laquelle il ne devait pas s'attendre, n'a fait que son devoir, et que c'est de la part des frégates anglaises qu'une violation des droits d'un souverain neutre et ami de Sa Majesté Britannique a été commise.

« Le roi a hésité d'en porter plainte formelle tant qu'il n'y a vu qu'un malentendu susceptible d'être levé par des explications amicales entre les chefs respectifs des forces navales que les deux gouvernements entretiennent dans la Méditerranée; mais, se voyant à grand regret frustré de cette attente, il ne saurait qu'insister sur la réparation qui lui est due, et que la justice et l'amitié de Sa Majesté britannique paraissent devoir lui garantir. »

Note du comte de Wedel-Jarlsberg, ministre de Danemarck à la Cour de Londres, adressée à lord Grenville, secrétaire d'état pour les affaires étrangères de S. M. britannique; du 29 *juillet* 1800.

Le soussigné, envoyé extraordinaire de S. M. danoise, a l'honneur de mettre sous les yeux de S. M. britannique, les faits suivants :

A l'entrée du canal, la frégate de S. M. danoise *la Freya*, commandée par le capitaine Krabbe, chargé d'un convoi de six navires, a été rencontrée le 25 du courant par six bâtiments de guerre anglais, sous les ordres du capitaine Baker. D'un de ceux-ci, il y fut envoyé un officier à bord, qui s'informa de la destination, etc., et s'en retourna avec les informations usitées. Mais peu après, l'officier revint, chargé de demander la visite du convoi. Celle-ci lui fut refusée. Sur ces entrefaites, les autres frégates s'approchèrent, et une d'elles tira un coup à boulet sur un navire du convoi, lequel fut riposté par un coup de la frégate danoise par devant celle qui commença l'agression. La frégate du commandant anglais, en s'approchant de plus près, renouvela la demande de la visite, qui fut refusée par le commandant danois, sous la protestation, « que le convoi n'était chargé d'aucun article de contrebande », et accompagnée de sa déclaration : « Qu'il ne souffrirait point, conformément à ses instructions, que quelque chaloupe se mît en devoir d'aborder le convoi. » Il y en fut nonobstant expédié une sur laquelle on tira de *la Freya*, pour l'en détourner, mais sans la toucher. Aussitôt le commandant anglais lâcha sa bordée; et ce ne fut qu'après que le capitaine Krabbe s'était assuré, par la vue de deux blessés, des hostilités effectives, qu'il rendit la bordée, qu'il repoussa la force par la force et qu'il continua le combat engagé avec

ladite frégate commandante et avec les trois autres, jusqu'à ce qu'il se trouva obligé de se rendre à la supériorité des assaillants et de baisser son pavillon, après l'avoir honorablement défendu et soutenu jusqu'à l'extrémité. Les Anglais ont, là-dessus, pris possession de la frégate danoise, ont tenu le capitaine Krabbe prisonnier à bord du bâtiment commandant et l'ont amené avec la prise et le convoi aux dunes.

C'est ainsi qu'au sein d'une paix constante et bien assurée entre deux nations amies et alliées, il vient de s'élever une provocation inouïe, dont l'énormité est scellée par le sang innocent des sujets réciproques.

La scène qui vient d'avoir lieu est une attaque directe contre l'indépendance du Danemarck, une violation des droits les plus sacrés du souverain et une agression si violente qu'elle ne pourrait que faire naître des suites très funestes, s'il était possible de présumer que les instructions du gouvernement britannique aient autorisé des extrémités d'une nature si contraire à l'amitié qui règne entre les deux cours.

Mais, sous l'impression la plus douloureuse des faits énoncés, il est d'une grande consolation au soussigné, d'être persuadé que, seuls, les employés anglais ont, par un zèle téméraire et malentendu, outre-passé leurs instructions, et qu'en conséquence S. M. britannique n'hésitera pas, suivant ses sentiments reconnus, d'en témoigner la plus haute indignation, et d'en donner à S. M. danoise une satisfaction éclatante.

C'est sous la réserve de celle-ci, et dans l'attente des ordres de sa cour sur ce sujet, que le soussigné se borne maintenant à réclamer ministériellement la prompte restitution de la frégate *la Freya* et celle de son convoi, et la réparation, aux frais du gouvernement britannique, de tout dommage fait par les hostilités mentionnées.

S. Exc. lord Grenville, auquel le soussigné a l'honneur d'adresser cette note, partagera certainement sa juste sensibilité sur ledit événement fâcheux, et ses vœux, pour que l'offense soit incessamment réparée d'une manière satisfaisante. Le soussigné s'empresse, en conséquence, de requérir avec instance les bons offices de Son Excellence pour cet effet, et, avec une confiance illimitée dans sa manière de penser juste et équitable, il a l'honneur de lui renouveler l'assurance de sa haute considération.

Londres, le 29 juillet 1800.

WEDEL-JARLSBERG.

Réponse de lord Grenville à la note précédente; du 30 *juillet* 1800.

Le soussigné, principal secrétaire d'état de S. M. pour les affaires étrangères, a eu l'honneur de mettre sous les yeux du roi la note qu'il a reçue hier du comte de Wedel-Jarlsberg, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du roi de Danemarck.

Ce fut avec la plus grande surprise et douleur, que S. M. reçut les premiers rapports de l'affaire à laquelle cette note est relative. Désirant avec application maintenir toujours avec la cour de Copenhague ces relations d'amitié et d'alliance qui ont si longtemps subsisté entre la Grand-Bretagne et le Danemarck, S. M., durant tout le cours de son règne, a donné des preuves réitérées de ces dispositions, qu'elle s'était flattée de voir réciproquement entretenues par le gouvernement de S. M. danoise. Et malgré les expressions employées dans la note du comte de Wedel, S. M. ne saurait pas même se persuader encore que ce soit réellement par les ordres du roi de Danemarck, que cet état d'harmonie et de paix ait été ainsi soudainement troublé aujour-

d'hui, et qu'un officier danois ait pu avoir agi conformément à ses instructions, en commençant des hostilités effectives contre ce pays, par une attaque téméraire et non provoquée contre un vaisseau de guerre britannique portant le pavillon de S. M. et naviguant dans les mers britanniques.

L'impression qu'un tel événement a nécessairement causée sur le cœur de S. M., reçut un nouveau degré de force par la lecture d'une note dans laquelle il est demandé satisfaction et réparation, comme due aux agresseurs de la part de ceux qui ont essuyé l'insulte et le tort.

S. M., ayant égard aux circonstances difficiles où les nations neutres sont placées par la conduite sans exemple et le caractère singulier de son ennemi, s'est abtenue en bien des occasions, durant la présente guerre, de faire valoir ses droits,et de réclamer de la part du gouvernement danois l'acquit impartial des devoirs de cette neutralité, qu'il professait être disposé à maintenir. Mais l'agression préméditée et ouverte qu'elle vient d'éprouver ne saurait être passée de la même façon. La vie de ses braves marins a été sacrifiée ; l'honneur de son pavillon a été insulté presque à la vue de ses propres côtes, et de tels procédés sont soutenus en mettant en contestation ces droits indisputables, fondés sur les principes les plus évidents du droit des gens, dont S. M. ne saurait jamais se départir, et dont l'exercice modéré est indispensablement nécessaire pour le maintien des intérêts les plus chers de son empire.

Le soussigné, dans tous les rapports qu'il a faits à S. M., a rendu pleinement justice aux dispositions personnelles qu'il a uniformément trouvées de la part du comte de Wedel, pour écarter toutes causes de mésintelligence entre les deux pays. Il ne saurait donc se dispenser, aujourd'hui, de le presser de représenter cette matière à sa cour sous son vrai jour ; d'effacer ces fausses impressions, au moyen des-

quelles, seules, une conduite si injurieuse pour S. M. a pu être autorisée (si même elle l'a été); et de consulter les intérêts des deux pays, mais spécialement ceux du Danemarck, en rendant témoignage aux dispositions dont le gouvernement de S. M. est animé, et en recommandant à sa cour, avec tout cet empressement sérieux que l'importance de l'occasion justifie autant qu'elle l'exige, qu'elle fasse trouver à ces dispositions, dans une conjoncture aussi critique, un retour proportionné, et qu'il soit donné une réponse prompte et satisfaisante à la demande que S. M. a ordonné de faire en son nom à Copenhague, tant pour avoir réparation de ce qui s'est passé, que pour sûreté contre la réitération de ces injurieuses violences.

A l'effet de donner d'autant plus de poids aux représentations de S. M. sur ce sujet, et de fournir en même temps les moyens de telles explications y relatives, qui puissent détourner la nécessité de ces extrémités, dont S. M. considère la perspective avec la plus grande répugnance, elle a chargé lord Whitworth d'une mission spéciale à la Cour de Danemarck; et ce ministre fera immédiatement voile pour sa destination. Cette cour ne saurait voir dans cette détermination qu'une nouvelle preuve du désir, dont le roi est animé, de concilier la conservation de la paix avec le maintien des droits fondamentaux et des intérêts de son empire.

Londres, le 30 juillet 1800.

GRENVILLE.

Réplique du comte de Wedel-Jarlsberg, à la réponse de lord Grenville; du 2 août 1800.

Le soussigné, envoyé extraordinaire de S. M. danoise, se borne à accuser la réception de la note ministérielle de lord Grenville, datée du 30 du passé, en réponse à la sienne du

29 précédent. Il en a fait incessamment part à sa cour, ainsi que de la mission dont lord Whitworth est chargé pour le Danemarck.

Mais en attendant que la discussion sur les hostilités commises soit portée à Copenhague, le soussigné s'empresse de renouveler sa réclamation instante en restitution de la frégate *la Freya*, dans un état qui lui permette de continuer son voyage, et de son convoi. Après que le gouvernement britannique a, moyennant l'emploi de forces supérieures, obtenu le but de mettre la frégate de S. M. danoise hors d'état de protéger son convoi contre l'exécution d'une prétention contestée et en litige, et que l'une et l'autre ont été amenés dans un port anglais, où la prétendue visite des navires marchands s'est effectuée, sans qu'on ait découvert le moindre article à la charge des cargaisons innocentes, le soussigné se flatte que le gouvernement britannique voudra bien s'empresser de donner par les faits à celui du Danemarck l'assurance conciliatrice, qu'il est bien éloigné d'aggraver le différend par la prolongation de procédés hostiles, et une preuve qu'en restituant les vaisseaux mentionnés, il les traite différemment des captures faites sur l'ennemi.

Le soussigné prie S. Exc. lord Grenville de vouloir bien appuyer sa juste demande de ses bons offices, et d'en considérer l'accomplissement comme une voie ouverte vers telle explication qui puisse arrêter l'impression du passé et assurer la continuation d'une harmonie qui a constamment fait la satisfaction et le bonheur des souverains des deux nations.

Londres, le 2 août 1800.

WEDEL-JARLSBERG.

Note de lord Grenville adressée au comte de Wedel-Jarlsberg, du 4 août 1800.

Le soussigné, principal secrétaire d'état de S. M. pour les affaires étrangères, a eu l'honneur de mettre sous les yeux du roi la note qui lui a été transmise par le comte de Wedel-Jarlsberg, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. danoise, le 2 de ce mois.

Pour ce qui concerne la demande faite par le comte de Wedel-Jarlsberg, pour faire relâcher la frégate danoise *la Freya* et son convoi, il a ordre de S. M. d'informer ce ministre que, quel que soit le désir de S. M. de manifester en toutes les occasions son égard et son amitié pour le roi de Danemarck, cependant, comme le capitaine de *la Freya* a jugé à propos, sans aucune provocation, de commencer les hostilités actuelles contre un de ses vaisseaux de guerre, et de sacrifier témérairement les vies des sujets des deux souverains, par une contestation où il est entré sans cause et qui pouvait uniquement conduire à une effusion de sang non nécessaire : la frégate et le convoi qui se trouvait placé sous ses ordres doivent nécessairement répondre du résultat de la demande qui sera faite au nom de S. M., d'une satisfaction due à cette conduite si peu susceptible de justification et si digne de blâme.

Cette résolution de la part de S. M. est d'autant plus nécessaire, que le cas présent n'est pas le premier où S. M. a eu récemment à se plaindre d'une pareille conduite, et depuis que la patience distinguée qu'on a observée à l'occasion du *Phénix*, paraît avoir produit un effet qui a si peu répondu aux vœux et à la juste attente de S. M. Mais c'est avec plaisir que S. M. anticipe l'époque où la cour de Copenhague, par une détermination qui s'accorde avec l'usage établi et le droit des gens, ainsi qu'avec l'honneur du pavillon de S. M., la mettra à même de manifester, de son côté, ses sen-

timents d'amitié envers une puissance avec laquelle elle est liée par tant de liens.

Londres, le 4 août 1800.

GRENVILLE.

Note de lord Whitworth, envoyé extraordinaire à Copenhague, adressée au comte de Bernstorff, ministre des affaires étrangères de S. M. danoise; du 12 *août* 1800.

S. M. britannique, animée du désir le plus sincère de maintenir constamment avec la cour de Copenhague ces relations d'amitié et d'alliance qui avaient depuis longtemps subsisté entre la Grande-Bretagne et le Danemarck, n'a pu voir qu'avec surprise et avec douleur la démarche hostile par laquelle ce gouvernement vient d'en interrompre le cours. S. M. n'a jamais cessé de donner les preuves les plus évidentes de cette disposition; et elle s'était flattée d'un retour de la part de S. M. danoise conforme à ces sentiments.

Nonobstant les expressions dont s'est servi le ministre de S. M. danoise dans une note officielle qu'il a cru devoir présenter à son ministre, au sujet de la détention de la frégate *la Freya* et de son convoi, S. M. ne peut pas même encore se persuader que ce soit véritablement d'après les ordres de S. M. danoise que la paix et la bonne harmonie aient été si subitement interrompues, ou qu'un officier danois ait pu agir conformément à ses instructions, en commençant des hostilités contre ses états par l'attaque préméditée et non provoquée d'un vaisseau de guerre anglais, portant le pavillon de S. M. et naviguant dans les mers britanniques.

L'effet qu'un tel événement a dû naturellement exciter a acquis de nouvelles forces d'une demande de réparation,

commmè due aux aggresseurs de la part de ceux qui ont essuyé l'insulte et l'injure.

S. M. appréciant les difficultés auxquelles toutes les nations neutres ont été exposées par la conduite sans exemple et le caractère particulier de son ennemi, s'est abstenue à différentes reprises, durant le cours de cette guerre, de réclamer ses droits, et a fermé les yeux sur l'exécution partielle des devoirs de cette neutralité que le gouvernement danois faisait profession de vouloir suivre; mais l'agression ouverte et délibérée qu'elle vient d'essuyer ne saurait être regardée avec la même indifférence. Le sang de ses braves matelots a été répandu, l'honneur de son pavillon insulté à la vue presque de ses propres côtes; et ces démarches sont soutenues en suscitant des doutes sur des droits incontestables, fondés sur les principes les plus évidents de la loi des nations, dont S. M. ne peut jamais se départir et dont le maintien calme, mais soutenu, est indispensablement nécessaire à l'existence des intérêts les plus chers de son empire.

Le soussigné est donc spécialement chargé de représenter cette matière sous son véritable point de vue; d'effacer les fausses impressions qui aient pu autoriser, jamais justifier, une conduite aussi injurieuse envers S. M., et de demander, avec l'énergie que l'importance de la crise exige, réparation pour ce qui s'est passé, et sécurité contre une répétition de pareils outrages.

Le soussigné se flatte que le ministère danois lui rendra la justice d'être persuadé que, tandis qu'il manifeste une juste sollicitude pour la dignité et les intérêts du roi son maître, il n'est pas indifférent à ceux du Danemarck, uni de tout temps à la Grande-Bretagne par les liens de l'amitié et de l'alliance. Il espère trouver dans le ministère danois une disposition analogue à la sienne, et que le résultat de leurs négociations sera une satisfaction telle que la Grande-

Bretagne n'hésiterait point à donner elle-même en pareil cas, et un renouvellement de confiance et de bonne harmonie entre les deux états. Tel est le but de sa mission, et tel est le vœu le plus sincère de son cœur.

Copenhague, le 12 août 1800.

WHITWORTH.

Réponse du comte de Bernstorff.

Le roi avait appris avec autant de douleur que de surprise l'événement qui a donné lieu à la détention de sa frégate *la Freya* et du convoi mis sous la protection de celle-ci. S.M. était cependant loin de présumer que l'atteinte portée à la sûreté d'un convoi, naviguant à l'abri et sous la sauve-garde de son pavillon, eût été préméditée, ou que le combat le plus inégal et le plus imprévu eût été provoqué par un ordre émané du gouvernement britannique. Elle ne voyait encore dans cette rencontre fâcheuse que l'effet du zèle inconsidéré du chef de l'escadre anglaise qui a si violemment abusé de sa supériorité sur un vaisseau étranger, qui, allant avec confiance dans les eaux qui baignent la côte d'un pays uni au Danemarck par les liens de l'amitié et de l'alliance, n'était nullement préparé à une surprise hostile.

Mais rien n'égale l'étonnement avec lequel S. M. vient de voir, par la note que le soussigné a eu l'honneur de recevoir de la part de lord Whitworth, que le gouvernement britannique, pour lui refuser la satisfaction qui lui est évidemment due, en retorque la demande contre elle, en lui imputant sans scrupule une agression dont le reproche est anéanti par le plus simple examen du fait.

C'est en effet confondre les idées les plus claires, et intervertir le sens le plus naturel et le moins équivoque des choses et des mots, que de vouloir faire envisager comme

une agression, et une agression préméditée, une résistance légale et provoquée à une atteinte donnée gratuitement aux droits et à l'honneur d'un pavillon indépendant.

Les démonstrations deviennent superflues quand le fait parle : et le Danemarck ne craint pas d'en appeler à cet égard au jugement de toutes les puissances impartiales de l'Europe.

S'il était possible de supposer une idée d'agression ou des intentions hostiles contre la Grande-Bretagne, S. M. n'hésiterait pas à les désavouer hautement; mais cette possibilité n'existe pas. Et le gouvernement anglais lui-même, s'il pèse les circonstances avec calme et sans prévention, ne saurait avoir aucun soupçon à cet égard.

Mais supposé même que le chef de la frégate danoise eût excédé les bornes de ses devoirs et que le gouvernement anglais fût, par là, autorisé à en demander satisfaction, il résulte encore évidemment de la nature du cas, que cette demande ne pourrait avoir lieu qu'après que la frégate emmenée et son convoi eussent été relâchés, le Danemarck étant jusque-là ouvertement la partie lésée, et, par conséquent, seul en droit de se plaindre.

C'est cette demande préalable, de relâcher sans perte de temps la frégate du roi et le convoi qui avait été confié à sa protection, que lord Whitworth est prié de transmettre à sa cour et d'appuyer auprès d'elle. Il voudra bien y ajouter l'assurance que le roi recevra avec empressement toute proposition compatible avec l'honneur de son pavillon et la dignité de sa couronne, et tendant à maintenir cette harmonie entre les deux cours qui a toujours fait et qui fera toujours un des premiers objets des vœux et des soins du Danemarck.

Le roi ne croit pas devoir renouveler à S. M. britannique des protestations de son amitié dans une occasion qui ne l'a ni démentie, ni mise en doute. S. M. ne se permet

pas non plus de réclamer les effets de celle de son auguste allié; elle n'en appelle qu'à l'équité d'un souverain vertueux et loyal, qui ne croira certainement pas, par une injustice envers elle, ajouter à la gloire de son règne ou à l'éclat de sa puissance.

Le soussigné, qui depuis longtemps est très favorablement prévenu à l'égard de lord Whitworth, aime à prendre confiance dans ses dispositions personnelles, et se flatte d'acquérir des titres à la sienne.

Copenhague, le 16 août 1800.

C. Bernstorff.

Réplique de lord Whitworth à la réponse du comte de Bernstorff.

Le soussigné a l'honneur d'accuser réception de la note officielle que M. le comte de Bernstorff lui a communiquée en réponse à celle qu'il a eu l'honneur de lui remettre le lendemain de son arrivée, et dont le but était de demander, au nom du roi, satisfaction de l'insulte faite à son pavillon par l'agression non provoquée d'un officier danois, agissant d'après les ordres de sa cour, et sécurité à l'avenir contre de pareils outrages.

Quant à la demande « de relâcher la frégate danoise et son convoi, que M. le comte de Bernstorff insiste toujours avoir été injustement arrêtés », le soussigné se croit pleinement fondé à soutenir, d'après l'opinion des jurisconsultes les plus éclairés qui ont traité ce sujet, « que tout vaisseau neutre, qui s'oppose à la visite en pareil cas, est de fait confiscable et de bonne prise », et que ce principe a été de tout temps universellement admis, excepté par ceux qui ont eu un intérêt particulier à le méconnaître.

Au reste, le droit que le roi réclame est universel et ré-

sulte nécessairement d'un état de guerre. Ce n'est qu'aux modifications et aux limitations de ce droit que les traités particuliers sont applicables.

Si le principe est une fois admis, qu'une frégate danoise peut légalement garantir de toute visite six vaisseaux marchands de cette nation, il s'ensuit naturellement que cette puissance, que toute autre puissance même, peut, au moyen du moindre bâtiment de guerre, étendre la même protection sur tout le commerce de l'ennemi, dans toutes les parties du monde.

Il ne s'agira que de trouver, dans tout le cercle du monde civilisé, un seul état neutre, tel peu considérable qu'il puisse être, assez bien disposé envers nos ennemis pour leur prêter son pavillon et couvrir tout leur commerce sans courir le moindre risque, car dès que l'examen ne peut plus avoir lieu, la fraude ne craint plus de découverte.

Dans la note que M. le comte de Bernstorff vient de lui transmettre, le soussigné aperçoit avec peine que, bien loin de vouloir satisfaire à la juste demande du roi son maître, le gouvernement danois persiste à soutenir non-seulement le principe sur lequel il fonde son agression, mais aussi le droit de le défendre par la voie des armes.

Dans cet état de choses, le soussigné n'a d'autre alternative que de s'acquitter strictement de son devoir en insistant de nouveau sur la satisfaction qu'exige le roi son maître, et en déclarant à M. le comte de Bernstorff, « que, malgré son sincère désir d'être l'instrument de la réconciliation des deux cours, il sera obligé de partir de Copenhague avec toute la mission anglaise, dans l'espace de huit jours à compter du jour de la signature de cette note, à moins que, dans l'intervalle, le gouvernement danois n'adopte des conseils plus conformes aux intérêts des deux pays, et surtout à ceux du Danemarck, avec lequel S. M. à constamment désiré et désire encore vivre dans les termes de l'amitié et de l'alliance. »

Le soussigné a donc l'honneur de répéter à M. le comte de Bernstorff qu'il lui est enjoint de quitter Copenhague avec la mission du roi dans huit jours, à moins qu'une réponse satisfaisante ne lui soit donnée avant l'expiration de ce terme.

Il prie M. le comte de Bernstorff de vouloir bien agréer les assurances de la considération la plus distinguée.

Copenhague, le 21 août 1800.

WHITWORTH.

ANNEXE F, page 275.

Copie de la lettre écrite à Monseigneur Berryer par M. de La Clue, le 8 *septembre* 1759.

MONSEIGNEUR,

J'ai appris que le gouverneur général de ce royaume faisait faire des informations par ordre de sa cour contre les officiers des forts sous lesquels les vaisseaux du roi ont mouillé, et que les Anglais ont enlevés sans qu'ils aient fait aucune défense; j'envoie à M. l'ambassadeur un mémoire d'observations que j'ai fait sur ce que j'ai vu et su par les officiers des vaisseaux *le Téméraire* et *le Modeste*. Il est sûr, Monseigneur, que si justice était rendue, ces deux vaisseaux ne seraient pas de bonne prise. J'ai l'honneur de vous envoyer, Monseigneur, un mémoire pareil à celui de M. l'ambassadeur; je le crois actuellement assez instruit pour disputer cette affaire avec la cour de Portugal.

Observations à faire sur la conduire des Anglais vis-à-vis des Français, et le peu de respect qu'ils ont eu pour les forteresses du roi de Portugal et l'infraction au traité de neutralité qu'il y a parmi les princes chrétiens.

Le 18 août 1759 au matin M. de La Clue, chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté très chrétienne comman-

dant celle du roi, se voyant poursuivi par l'escadre anglaise commandée par l'amiral Boscawen, composée de seize vaisseaux de ligne et de deux frégates ; après avoir soutenu la veille pendant toute la journée, un combat des plus furieux avec sept vaisseaux contre les seize anglais, dont il y en a eu un de pris pendant ledit combat, deux des siens se séparèrent pendant la nuit, ce qui fit qu'au point du jour, il n'eut plus avec lui que quatre vaisseaux : *l'Océan, le Redoutable, le Téméraire* et le *Modeste,* et il vit les ennemis à une lieue do lui qui forçaient de voiles pour l'atteindre. Il jugea pour lors sa perte inévitable, et qu'un combat serait fort inutile et ne pourrait pas durer contre des forces si supérieures. Se voyant à trois lieues de la côte de Portugal, il prit la détermination d'y aller échouer ses vaisseaux pour les y brûler, et sous la protection des forteresses que l'on voyait, il espérait faire débarquer tous les équipages sans que les Anglais vinssent le troubler.

A 8 heures du matin, le vaisseau *l'Océan* fut échoué sur une plage près d'un fort nommé d'Almadaua; il coupa sa mâture et ne perdit pas de temps pour débarquer son équipage.

Dans le moment, M. de La Clue envoya un officier au commandant du fort pour l'informer des raisons qui l'obligeaient d'aborder à cette côte et qu'il espérait que, si les Anglais venaient l'attaquer, il le défendrait. L'officier le promit et fit même tirer plusieurs coups de canon quand ils s'approchèrent.

Le Redoutable suivit l'exemple du commandant. Il échoua sur une plage près d'un fort nommé Ezaria, coupa sa mâture et travailla à mettre son monde à terre.

Le vaisseau *le Téméraire* mouilla sous le fort Figueras sans prendre le parti de s'échouer à la côte. M. de Castillon, capitaine dudit vaisseau, envoya un officier dans son petit canot pour informer le commandant du fort qu'ils étaient

Français et poursuivis par les Anglais et qu'il y demandait protection. On fit beaucoup de difficulté de le laisser mettre pied à terre. Cependant on le reçut. Mais M. de Castillon ayant envoyé son grand canot avec les blessés, on refusa de les laisser descendre et on les menaca de leur tirer dessus.

M. de Montvert, capitaine du vaisseau *le Modeste*, ayant à son bord un canonnier qui l'assura qu'à une lieue et demie sous le vent à lui, il y avait un bon mouillage pour des vaisseaux et protégé par sept pièces de gros canons, il y fut mouiller.

Il fit embarquer en même temps un officier pour l'envoyer au commandant du fort de Sagres, lui dire qu'il était Français et poursuivi par les Anglais et qu'il lui demandait protection, au cas qu'on voulût l'attaquer.

L'officier fut conduit au commandant qui l'assura que si les Anglais venaient l'insulter, il le défendrait avec toutes ses forces; malgré cela, *le Téméraire* et *le Modeste* furent combattus et enlevés par les Anglais.

Quoique les vaisseaux *l'Océan* et *le Redoutable* fussent échoués, les Anglais vinrent se mouiller à demi-portée de canon d'eux, et tirèrent sur les vaisseaux et les chaloupes qui débarquaient leur monde à terre.

M. le marquis de St-Agnan eut trois hommes de tués de son équipage sur la plage.

M. le comte de Carney, capitaine en second de *l'Océan*, n'ayant point fini de débarquer tout le monde de ce vaisseau, voyant qu'il lui était impossible de le faire, amena le pavillon, se rendit prisonnier avec quatre officiers et environ soixante hommes de l'équipage. Les Anglais furent à bord les prendre et mirent le feu au vaisseau.

Le Redoutable fut aussi brûlé par les Anglais.

Lisbonne, le 8 septembre 1759.

(Page 280).

Note du comte Wedel-Jarlsberg, ministre de Danemarck à la cour de Londres, adressée à lord Hawkesbury, secrétaire d'état pour les affaires étrangères d'Angleterre.

Milord, par ordre de ma cour, j'ai l'honneur de mettre sous les yeux du gouvernement britannique le fait suivant, dont il appert, que le capitaine Hamstead, commandant de la frégate anglaise *Squirrel*, s'est rendu coupable d'une violation inouïe et atroce sous toutes les considérations possibles.

Ladite frégate est entrée le 5 février dernier dans le port d'Oster-Risöer, en Norwége, et a d'abord saisi le navire suédois *Freden*, capitaine Marellius, qui en sortait, en enlevant le pilote norwégien, Rasmus Anderson Narrestöe, et le mettant aux fers pour avoir fait des représentations contre la capture. Arrivé à l'ancre dans le susdit port, le commandant Hamstead a, par des chaloupes armées, fait prendre possession des navires suédois suivants : *Erbarheten*, capitaine Berlen; *Telemak*, capitaine Sundberg; et *Sex-Södskende*, capitaine Bolin. Les représentations du sieur Tobiesen, premier magistrat de la ville, contre cet acte d'hostilité ouverte, furent en vain employées pour détourner l'officier anglais de sa conduite violente; celui-ci insistant même pour qu'on lui fournît des pilotes pour conduire ses prises en mer.

A la suite du refus juste qu'on lui fit à ce sujet, il expédia le lendemain un officier avec trois soldats et deux marins, armés de fusils et de sabres tirés, chez le chef des pilotes pour le forcer à donner les pilotes demandés. Sur ces entrefaites, le susmentionné chef magistrat, accompagné du vice-consul anglais, se rendit à bord du *Squirrel*, représentant au commandant l'impossibilité d'acquiescer à sa demande.

Mais durant cet entretien une chaloupe armée fut de nouveau envoyée à terre; plusieurs pilotes furent enlevés de force et obligés de se rendre aux ordres du capitaine Hamstead, qui, par ces moyens violents, emmena avec lui les navires suédois.

Cette conduite révoltante et criminelle dans tous ses détails, ne pourra sans doute que rencontrer l'indignation du gouvernement britannique, qui, quelque fâcheuses que soient les circonstances du moment, ne saurait certainement pas tolérer une atrocité de ce genre qui, inouïe entre des nations policées, dégrade l'honneur de la marine anglaise, et n'admet plus ni sûreté ni tranquillité pour les nations en paix avec la Grande-Bretagne.

Dans cette conviction, je m'acquitte des ordres de ma cour en réclamant les susdits navires suédois enlevés, en insistant sur leur restitution immédiate avec leurs équipages, en demandant une satisfaction proportionnée à l'énormité de l'attentat dont les employés anglais se sont évidemment, de propos délibéré, rendus coupables.

Le roi, mon maître, s'attend avec confiance à la prompte réparation d'un délit qui affecte la dignité de sa couronne et la sûreté de ses royaumes. Je m'empresse d'y appeler, milord, votre plus sérieuse attention; et je me flatte que V. Exc. voudra bien au plus tôt me mettre à même de faire sur ce sujet un rapport satisfaisant à ma cour.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Londres, le 4 mars 1801.

WEDEL-JARLSBERG.

Seconde note du comte de Wedel-Jarlsberg, adressée à lord Hawkesbury.

La cour de Copenhague se trouve de nouveau affligée par les atrocités suivantes, commises de propos délibéré sur les

côtes de Norwége par des sujets britanniques. Le 8 février dernier, une chaloupe armée expédiée par le cutter *Achilles*, commandée par un officier nommé Barnett, est entrée dans le port d'Egvaag, près de Fahrsunden en Norwége, et il y a de vive force enlevé une prise française. L'équipage dudit cutter ne s'est point borné à cet acte de piraterie : il est descendu à Skioldneess d'où il a tiré sur une barque qui passait venant de Lyshavn, avec trois paisibles habitants de la côte, dont un, nommé Elling, fut tué; et ces barbares continuèrent leur feu, dirigé contre ladite barque, aussi longtemps qu'ils purent l'atteindre.

Suivant ces faits constatés, il m'est enjoint de réclamer la restitution du susdit navire enlevé sur ses ancres dans un port sous la domination danoise. Pareilles violences ne sont autorisées entre puissances civilisées qu'après une déclaration de guerre formelle. Aussi longtemps que le gouvernement britannique ne caractérise les mesures adoptées contre le Danemarck que sous le titre de provisoire et de precaution, S. M. danoise, dont la modération constante ne s'est point démentie, est bien éloignée de supposer qu'il veuille tolérer, encore moins approuver, la conduite hostile et violente de ses officiers contraire au droit des gens comme aux stipulations des traités, et aussi déshonorante pour leur état que pour le pavillon de leur nation. Elle s'attend en conséquence à être, sans délai, rassurée contre des récidives de cette nature; et, quant à l'acte inhumain et atroce dont des sujets britanniques se sont souillés en tirant sur de paisibles et innocents navigateurs d'un bateau qui longeait la côte, et se rendant les meurtriers du sus-nommé Elling, le roi se flatte qu'il n'a besoin que d'être mentionné au gouvernement anglais pour exciter sa plus haute indignation, et pour l'engager à punir exemplairement les coupables et à pourvoir à l'entretien de la famille qui pleure l'innocente victime des atrocités susdites.

En transmettant cette réclamation et ces représentations, par ordre de ma cour, entre les mains de V. Exc., je me flatte d'y appeler son attention sérieuse, et j'ai l'honneur de la prier de vouloir bien me mettre à même de faire mon rapport y relatif par le courrier prochain, de même que sur l'objet de nature pareille contenu dans ma note du 4 courant. Il me sera particulièrement satisfaisant d'avoir à annoncer au roi mon maître le désaveu formel de la cour de Londres des actes susdits, et l'assurance d'une réparation immédiate.

C'est dans cette attente, que j'ai l'honneur d'ajouter l'assurance de la considération respectueuse avec laquelle je suis, etc.

Londres, le 18 mars 1801.

WEDEL-JARLSBERG.

Note de lord Hawkesbury, en réponse aux deux notes précédentes. (Traduit de l'anglais.)

Le soussigné, principal secrétaire d'état de S. M. aux affaires étrangères, a l'honneur d'informer le comte de Wedel-Jarlsberg, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentaire de S. M. danoise, en réponse à sa note d'hyer, qu'il a fait les démarches convenables pour instituer des recherches rigoureuses au sujet de la conduite des personnes qu'on y accuse d'actes de violence et d'inhumanité. Le soussigné espère que les faits auront été mal représentés au comte de Wedel-Jarlsberg; mais si, après un examen impartial, ils se trouvent tels qu'on les a exposés à M. le comte, le soussigné n'hésite point à déclarer que la conduite des individus en question rencontrera les plus fortes marques d'improbation de la part du gouvernement de S. M., attendu que c'est le vœu uniforme de S. M. que, même dans le cas d'hostilités

ouvertes, toutes espèces de cruauté ou de sévérité non nécessitées soient scrupuleusement évitées par toutes les personnes employées au service de S. M.

A l'égard de la demande faite par le comte de Wedel-Jarlsberg, par ordre de sa cour, pour la restitution des différents bâtiments dont il est parlé dans la présente note et dans la précédente, le soussigné a l'honneur de lui faire observer que, dans les circonstances actuelles des deux pays, il est impossible à S. M. d'entrer dans aucune explication sur ces points. Mais, si la mésintelligence qui malheureusement subsiste aujourd'hui entre les deux cours, est amiablement ajustée, ainsi que S. M. le désire ardemment, ces cas seront naturellement portés sans perte de temps, devant les tribunaux réguliers et impartiaux établis dans ce pays-ci pour décider de telles causes, conformément aux principes de justice et du droit des gens.

Le soussigné a l'honneur de renouveler au comte de Wedel-Jarlsberg les assurances de sa haute considération.

Downing street, le 19 mars 1800.

HAWKESBURY.

Troisième note du comte Wedel Jarlsberg, ministre de Danemarck près de la cour de Londres, adressée à lord Hawkesbury, secrétaire d'état pour les affaires étrangères d'Angleterre.

Le soussigné, envoyé extraordinaire de S. M. danoise, a reçu avec reconnaissance la prompte réponse que Son Exc. lord Hawkesbury, principal secrétaire d'état pour les affaires étrangères, lui a fait l'honneur de lui adresser en date d'hier. Il y distingue avec satisfaction le désaveu des actes de violence et d'inhumanité commis par des sujets britanniques sur les côtes de Norwége, et l'assurance d'une satis-

faction proportionnée à l'offense et au crime constatés par les rapports officiels faits à la cour de Copenhague.

Quant à l'article de la restitution des navires enlevés, demandée par le soussigné, il voit avec regret que l'explication n'est pas aussi satisfaisante : mais quelle que soit l'opinion de Son Excellence à ce sujet, le soussigné s'empresse de déclarer que S. M. danoise ne consentira jamais que la violation ouverte de ses ports et de son territoire devienne, sous aucun prétexte quelconque, un objet soumis à la décision des tribunaux. Ses droits souverains et territoriaux sont assurés : elle ne s'en départira pas; et, toutes les fois qu'ils seront enfreints par la conduite violente des employés britanniques, le roi n'hésitera pas à en appeler directement à la justice de S. M. britannique, dont il s'attend à recevoir immédiatement cette satisfaction que les souverains ne se refusent guère, et qui, en pareil cas, serait promptement rendue à celui de la Grande-Bretagne.

Le soussigné a l'honneur de renouveler à S. Exc., lord Hawkesbury, l'assurance de sa haute considération.

Londres, le 20 mars 1801.

WEDEL-JARLSBERG.

Réponse de lord Hawkesbury à la note ci-dessus. (Traduit de l'anglais.)

Le soussigné, principal secrétaire d'état de S. M. aux affaires étrangères, a reçu la note que le comte de Wedel-Jarlsberg, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le roi de Danemarck, lui a fait l'honneur de lui adresser le 20 courant. La conduite attribuée à des sujets britanniques qui ont eu part à l'affaire de l'enlèvement des bâtiments suédois en question d'un port de Norwége,

ayant été désavouée par S. M., sous le double rapport de la violation de la juridiction territoriale de S. M. danoise et des actes de violence et d'inhumanité allégués comme ayant été commis par lesdits sujets en cette occasion; — il ne reste au soussigné qu'à faire au comte de Wedel-Jarlsberg la remarque, — que le gouvernement de S. M. n'a aucun pouvoir de contraindre à la restitution de ces bâtiments ceux qui s'en sont emparés, avant que les parties lésées n'aient porté l'affaire devant les tribunaux légitimes et impartiaux, établis depuis longtemps dans ce pays pour juger toutes les contestations en matière de prises; ceci étant la manière convenable d'éclaircir les faits et d'obtenir la restitution de la propriiété saise, ainsi que de contraindre les individus coupables à faire compensation pour les dommages encourus par leur mauvaise conduite. Jusqu'à ce qu'on ait eu recours à ces moyens, le gouvernement de S. M. ayant désavoué le fait, ne peut être responsable, suivant le droit des gens, des dommages qui ont eu lieu.

Le soussigné a l'honneur de renouveler au comte de Wedel-Jarlsberg les assurances de sa haute considération.

Downing street, le 23 mars 1801.

HAWKESBURY.

Quatrième note du comte Wedel-Jarlsberg, adressée à lord Hawkesbury.

Le soussigné, envoyé extraordinaire de S. M. danoise, a l'honneur d'accuser réception de la note dont S. Exc. lord Hawkesbury, principal secrétaire d'état des affaires étrangères, l'a honoré en date du 23 courant.

Le désaveu sans réserve des actes d'hostilité commis par les employés britanniques durant l'état de paix qui existe heureusement encore entre le Danemarck et l'Angleterre

justifie la confiance illimitée que S. M. danoise n'a jamais cessé de conserver dans les sentiments du roi de la Grande-Bretagne.

Le soussigné s'empressera de transmettre cette déclaration satisfaisante au roi son maître; mais, en attendant qu'il puisse être muni de ses ordres précis sur l'article de la restitution des navires enlevés dans les ports danois, le soussigné ne peut que se référer au contenu de sa note du 20 de ce mois, jugeant son opinion appuyée par les principes les plus connus et les plus sacrés, par les usages constants établis entre les souverains et par des exemples, même de date très récente, où le gouvernement britannique n'a pas seulement reconnu le droit de restitution immédiate, mais où il s'est empressé d'en prévenir la demande formelle par une prompte déclaration de réparation.

Le soussigné prie S. Exc. lord Hawkesbury d'agréer l'hommage de son respect.

Londres, le 24 mars 1801.

WEDEL-JARLSBERG.

Note de lord Hawkesbury en réponse à la note ci-dessus.
(Traduit de l'anglais.)

Le soussigné, principal secrétaire d'état de S. M. au département des affaires étrangères, a l'honneur d'informer le comte de Wedel-Jarlsberg, envoyé extraordinaire de S. M. le roi de Danemarck, qu'il paraît par le résultat des recherches rigoureuses qui ont été faites au sujet de la conduite des officiers britanniques, accusés d'avoir violé la juridiction territoriale de S. M. danoise, que le fait, tel qu'il a été exposé par le comte de Wedel-Jarlsberg dans sa note du 18, est bien fondé, autant qu'il se rapporte à l'enlèvement

de quelques bâtiments suédois des ports de la Norwége. Le gouvernement de S. M. signifiera donc sans délai à l'officier en question les plus fortes marques de l'improbation de Sa Majesté au sujet de tout l'ensemble de ce procédé; et c'est avec beaucoup de satisfaction que le soussigné est actuellement à même d'ajouter, que les navires suédois capturés dans les ports de la Norwége, ainsi que leurs équipages, seront immédiatement relâchés, attendu qu'il n'est pas besoin de recourir préalablement à des procédures juridiques dans les circonstances particulières du cas en question. Le soussigné se félicite de pouvoir profiter de cette occasion de renouveler au comte de Wedel-Jarlsberg les assurances de sa haute considération.

Downing street, le 24 mars 1801.

HAWKESBURY.

Cinquième note du comte de Wedel-Jarlsberg, adressée à lord Hawkesbury.

Le soussigné, envoyé extraordinaire de S. M. danoise, s'empresse de témoigner à Son Excellence lord Hawkesbury, principal secrétaire d'état des affaires étrangères, sa reconnaissance de la note obligeante qu'il vient de recevoir de sa part, relative à la restitution immédiate des navires suédois enlevés dans un port de la Norwége, objet de la note datée du 4 de ce mois. Il ne tardera pas à en faire part à sa cour; et il va avec confiance au-devant de pareille justice dans le cas et les circonstances graves mentionnés dans la note qu'il a eu l'honneur d'adresser à Son Excellence le 18 courant, ayant en attendant celui de renouveler à lord Hawkesbury l'assurance de sa respectueuse considération.

Londres, le 25 mars 1801.

WEDEL-JARLSBERG.

ANNEXE G, page 286.

M. Martel, commandant le vaisseau le Belliqueux, *rend compte, au ministre de la marine, des malheureux événements qu'il a essuyés pendant sa campagne.*

A Bristol, le 8 novembre 1758.

Monseigneur,

C'est avec la peine la plus vive que j'ai l'honneur de vous informer de la fin malheureuse de ma campagne; vous jugerez par le journal ci-joint qu'il n'est pas possible d'être traversé par des événements plus fréquents et plus fâcheux.

Le 27 octobre, nous faisant à l'ouvert de la Manche, nous y découvrîmes à quatre heures du soir une escadre anglaise de onze voiles, dont sept ensemble, sur lesquelles nous courûmes et que nous combattîmes en nous croisant, les vents étant S.-S.-O. gros frais; nous mîmes sur le même bord qu'eux, mais les ayant perdus de vue à la nuit, M. Duchafault nous fit signal de revirer, ce que nous exécutâmes en prenant les armures à bâbord; dans la nuit les vents forçant encore plus, nous mîmes à la cape; le lendemain matin vingt-huit, nous nous ralliâmes au *Sphinx*, au *Hardi* et au *Brillant*, en présence de six vaisseaux de guerre anglais qui arrivèrent sur nous, les vents étant alors S. O. Nous nous mîmes en lignes et forçâmes de voile sur deux vaisseaux qui étaient sous le vent à nous, dans l'espérance que ce pourrait être *le Dragon* et la prise que nous avions faite, mais nous les reconnûmes pour ennemis; nous continuâmes à forcer de voiles portant au Sud-Est et Sud Est quart d'Est, les vents étant S.-O. et S.-S.-O. A une heure après midi nous démâtâmes de notre petit mât d'hune et de notre mât de grand perroquet; alors voyant les ennemis

très supérieurs, distinguant dans le nombre deux vaisseaux à trois ponts, nous fîmes signal de sauve qui peut aux trois vaisseaux qui étaient avec nous et nous arrivâmes à l'Est et à l'Est quart Sud-Est, afin de tirer meilleur parti du reste de notre voilure et de pouvoir attraper la côte de Bretagne. Nous étions toujours poursuivis par deux vaisseaux à trois ponts, les quatre autres continuant à chasser les trois nôtres. A l'entrée de la nuit nous fîmes fausse route et portâmes au Sud-Est quart d'Est, et après au Sud-Est, jusqu'à neuf heures du soir, qu'apercevant la terre devant nous et ne pouvant la reconnaître, nous y mouillâmes par trente brasses fond de roches. A six heures du matin, vingt-neuf, ayant aperçu deux vaisseaux que nous avons jugés être les mêmes qui nous avaient chassé la veille, nous coupâmes les câbles et appareillâmes en prolongeant la côte courant à l'Est-Sud-Est jusqu'au jour, que, l'ayant rapprochée, nous avons cru reconnaître le cap la *Hogue;* nous avons continué à la suivre dans l'intention d'aller chercher le mouillage du Havre, les vents au S.-O. gros frais, renforçant de plus en plus. A peu près dans ce même temps nous avons perdu de vue ces deux vaisseaux. En rapprochant de terre, nous avons fait venir à notre bord un bateau pêcheur qui s'est trouvé anglais et qui nous a dit que nous étions dans la Manche de Bristol : nous ne pouvons attribuer qu'à la violence des courants cette erreur dans notre point. Les vents continuant toujours au S.-O. très forcés et brumeux, extrêmement désemparés, hors d'état de regréer notre petit mât d'hune, nos traversins et coussins étant brisés, nos barres de misaine fracassées ainsi que notre hune, hors d'état par conséquent de tenir le plus près, nous nous sommes rassemblés et avons décidé d'aller mouiller sous l'île de Londy où le pilote anglais nous a dit qu'il y avait un très bon mouillage; c'est la seule ressource que nous avons trouvée pour réparer notre désordre, nous regréer tellement quellement et attendre

des vents qui pussent nous permettre de faire route pour le premier port de France. Nous avons employé le 30 et le 31 à nous regréer, ce que nous avons exécuté très heureusement. Le premier de novembre nous trouvant prêts à partir, nous attendions avec impatience des vents favorables, lorsque vers les trois heures du soir les vents forçant toujours au S.-O. et S.-S.-O. notre câble a cassé ; alors les courants nous entraînant avec une extrême rapidité sur des bancs de sable et de roches, étant trop près de ces dangers pour pouvoir mouiller la seule grosse ancre qui nous restait étalinguée, nous avons été obligés de faire servir et de nous enfoncer plus avant dans cette manche. Dans la nuit, nous avons capéyé à l'artimon sur différents bords jusqu'à une heure et demie que le vent ayant calmé et le courant nous entraînant sur les roches, nous n'avons eu d'autre ressource que de mouiller quoique en pleine côte et dans un très mauvais fond. Le lendemain, 2 novembre, nous trouvant à 8 lieues de Londy, les vents forçant et continuant à être contraires, nous sommes descendus dans les soutes pour examiner la quantité de vivres qui nous restait à bord, et trouvant que nous n'en avions plus que pour environ cinq jours, conformément au procès-verbal que nous joignons ici, nous avons tenu conseil pour délibérer sur le parti que nous avions à prendre, et tout mûrement réfléchi et examiné, nous avons jugé que cette quantité n'était pas suffisante pour sortir de cette manche et pour regagner quelqu'un de nos ports; que la seule ressource qui nous restait était d'aller à Bristol demander des vivres. Nous n'avons point douté que l'on ne nous y en fournît, ayant par devers nous l'exemple d'une frégate anglaise qui vint mouiller la guerre dernière dans la rade de Brest, à qui l'on fit fournir tout ce qu'elle demanda et qu'on laissa suivre sa destination. Nous appareillâmes incontinent pour Bristol ; vers les neuf heures du matin, nous aperçûmes un bâtiment que nos pilotes

anglais reconnurent pour un vaisseau de 50 canons, nommé *l'Antelope;* quand il fut à portée de nous reconnaître, nous mîmes pavillon blanc à poupe et pavillon parlementaire en avant. Quand nous eûmes laissé notre pavillon blanc assez de temps pour pouvoir être aperçus, nous l'amenâmes et ne gardâmes que le parlementaire. Ce vaisseau tenait le vent pour venir à notre rencontre et nous allions vent arrière sur lui; quand nous l'eûmes passé, il revira de bord et vint se mettre dans nos eaux; alors il nous tira un coup de canon et dans le même instant deux autres. Jugeant que ce vaisseau voulait nous parler nous mîmes en travers et l'attendîmes; il envoya à notre bord son premier lieutenant à qui nous dîmes que le manque de vivres était la seule raison qui nous amenait à Bristol; nous lui citâmes l'exemple de la frégate anglaise qui était venue à Brest; il nous répondit qu'il savait parfaitement notre situation, qu'il ignorait si l'on nous donnerait des vivres, mais que l'amirauté seule pouvait juger de ce cas-là; il nous demanda ensuite quelques officiers pour otages, je lui en envoyai quatre; nous continuâmes notre route ensemble; le capitaine m'ayant fait prier le soir de passer à son bord, j'y fus pour tâcher de prendre avec lui quelques arrangements. Je fus extrêmement surpris lorsque je vis qu'il me retenait à son bord, et encore plus lorsque, le lendemain que nous mouillâmes dans la rade royale, il fit mettre le pavillon et la flamme blanche sous le pavillon et la flamme anglaise : il fit dans ce temps-là passer le reste de mes officiers à son bord, et dans la nuit il envoya mon équipage en prison à Bristol. Ce procédé, auquel je ne me serais jamais attendu, me surprit infiniment. Dans cette fâcheuse circonstance, je pris le parti le 5 d'écrire à l'amirauté de Londres; je ne pus le faire plus tôt, M. de Sommares, capitaine de *l'Antelope,* n'ayant pas voulu me laisser descendre à terre avant ce jour-là. Les commissaires voulurent hier nous faire signer les passe-ports

pour nous envoyer prisonniers à Chippenham, mais nous refusâmes de le faire jusqu'à ce que nous eussions eu réponse de l'amirauté de Londres. Voilà, Monseigneur, les tristes événements dont je suis obligé de vous rendre compte; je pourrais y joindre quatre-vingts malades que j'ai eus sur les cadres sans avoir de rafraîchissements ni de remèdes à leur donner. J'aurai l'honneur de vous informer exactement de tout ce qui se passera.

Je suis avec un très profond respect, etc...

MARTEL.

Copie de la lettre écrite par M. Martel à l'amirauté de Londres.

MESSEIGNEURS,

Dans la situation la plus affreuse, manquant totalement de vivres, affalé sur vos côtes par des vents forcés et contraires, je n'ai point balancé à venir dans vos ports vous y demander des secours qui me sont absolument nécessaires pour remettre en mer; j'ai cru y être autorisé, Messeigneurs, par l'exemple d'une de vos frégates qui se trouvant la guerre dernière dans une position pareille à la mienne, vint mouiller dans la rade de Brest, à qui l'on fit fournir généralement tout ce dont elle pouvait avoir besoin et qu'on laissa suivre sa destination sans aucun obstacle. Vous devez penser, Messeigneurs, que la réception différente qu'on m'a faite ici, me traitant comme prisonnier, n'a pas eu peu lieu de me surprendre. J'ose me flatter cependant que telle n'est pas votre intention, que vous voudrez bien ordonner que mon vaisseau me soit rendu, et que l'on me fournisse les vivres qui me sont nécessaires pour accomplir

ma mission. La générosité dont se pique la nation anglaise qui ne voudrait pas se laisser surpasser en beaux procédés, m'est un sûr garant que vous m'accorderez ma demande.

J'ai l'honneur, etc.

MARTEL.

Le commandant Martel au ministre de la marine.

MONSEIGNEUR,

Je m'aperçois par le silence que vous me gardez que mes malheurs ne sont point encore finis, et que vous condamnez avec toute la sévérité possible les manœuvres que j'ai faites avant de venir en Angleterre. J'ose vous assurer, Monseigneur, que ce n'est qu'à la dernière extrémité et par les sollicitations réitérées et pressantes qui m'ont été faites, que je m'y suis déterminé. En prenant ce parti, je dis dans la chambre du conseil : Si ce que j'entreprends ne réussit pas, il peut m'en coûter cher; on me répliqua que je ne devais point craindre et que je devais espérer d'avoir le même sort en Angleterre que la frégate anglaise avait eu en France la guerre dernière; nous appareillâmes donc pour Bristol; une heure après être sous voiles, nous aperçûmes *l'Antelope* qui courait de petits bords pour venir à nous. J'entrai dans la chambre du conseil où il y avait plusieurs officiers, je leur dis : Si ce vaisseau tire sur nous, lui riposterons-nous? On me répondit qu'en le combattant c'était absolument se désister du projet d'avoir les secours indispensables dont nous avions besoin ; je fus malheureusement de cet avis, et je le suivis; lorsque j'eus joint ce vaisseau, il me tira de fort loin trois coups de canon auxquels je ne répondis point; je mis en travers pour l'attendre; il m'envoya son premier lieutenant à qui je déduisis les raisons qui m'amenaient dans leurs

rades ; il me répondit ce que j'ai eu l'honneur de vous mander, Monseigneur, dans les différentes relations que je vous ai envoyées. Cet officier ne m'ôta point l'espoir d'avoir du secours, il me dit au contraire qu'il ne doutait pas qu'on n'eût pour moi les mêmes égards qu'on avait eus en France pour leur frégate ; il me pria de la part de son capitaine d'aller à bord de *l'Antelope*, je lui dis que je ne pouvais y aller que lorsque nous aurions attrapé le mouillage ; et, en effet, j'y fus comme je lui avais promis, comptant obtenir plus facilement par moi-même tout ce dont j'avais besoin. Je crus en cela ne point déroger à l'ordonnance du roi, étant enfoncé plus de quinze lieues dans un golfe dont toutes les issues nous étaient inconnues, au point qu'il nous eût été impossible d'en sortir sans avoir un pratique du pays. Le refus que M. de Sommares me fit de me laisser retourner à mon bord, me fit apercevoir du tort que j'avais eu de venir au sien, et me fit repentir de ne l'avoir pas combattu. *Le Belliqueux* n'en aurait pas moins été au pouvoir des Anglais quand j'aurais écrasé ce vaisseau, n'étant qu'à trois quarts de lieue d'une terre sur laquelle il se serait jeté et brûlé s'il y avait été forcé, sans qu'il m'eût été possible de profiter d'aucun des vivres qu'il avait dans son vaisseau. Je vous prie, Monseigneur, d'être bien persuadé que je n'aurais pas hésité à le combattre si j'avais cru être traité da la sorte ; on m'avait assuré avec tant de vraisemblance l'aventure de cette frégate que je ne pus m'empêcher d'y ajouter foi ; je ne pouvais le savoir par moi-même étant alors armé à Toulon dans l'escadre de M. de Court. Je me suis trouvé dans maints combats, nommément dans *le Mercure* et *le Tonnant*, commandés par M. de Létanduere où je crois avoir fait tout ce que l'on peut attendre d'un officier qui ne craint pas le feu ; il serait bien douloureux pour moi, Monseigneur, si vous me soupçonniez du contraire vis-à-vis de *l'Antelope* dont les forces étaient bien inférieures à celles du *Belliqueux*.

Revenez donc, je vous prie, Monseigneur, du préjugé désavantageux que vous avez conçu contre moi, et soyez bien persuadé que Sa Majesté n'a point de sujet plus zélé, et qui lui soit plus entièrement dévoué que je le suis; je ne doute point que cette justice ne m'ait été rendue par les officiers sous les ordres desquels j'ai servi depuis vingt-neuf ans. Faites-moi la grâce, Monseigneur, d'examiner les apostilles qu'on a données de moi, je suis persuadé que vous les trouverez conformes à ce que j'ai l'honneur de vous avancer; que des services aussi longs et aussi assidus que les miens ne soient donc point, je vous prie, ternis par une faute qui n'a été causée que par la meilleure de toutes les intentions. Le plus grand de mes torts est de n'avoir pas réussi comme je le désirais; je vous supplie très humblement d'en être vivement persuadé, et de protéger la bonne foi dans laquelle j'étais; c'est elle qui m'a plongé dans tous les malheurs où je me suis précipité.

Je suis avec un très profond respect, Monseigneur, etc.

MARTEL.

A Chippenham, ce 21 avril 1759.

NOTICE ADDITIONNELLE.

EXAMEN

D'UN OUVRAGE AYANT POUR TITRE :

RESEARCHES

historical and critical

IN MARITIME INTERNATIONAL LAW[1].

Dans l'étude du droit international, droit qui, à part quelques principes primordiaux et immuables déduits de la saine raison, tire uniquement sa force obligatoire des conventions expresses ou tacites des peuples, qui s'accommode

(1) By JAMES REDDIE, Esq., author of « *Inquiries in the science of law* » and of « *Historical view of the law of maritime commerce*. 2 vol. in-8vo, Edinburgh, 1844-45. — L'impression du second volume de notre ouvrage était presque entièrement terminée, lorsque cette œuvre nouvelle de M. Reddie est venue à notre connaissance. Nous n'avons pas pu, par cette raison, la mettre à profit, dans le cours de la nôtre, autant que nous l'aurions voulu. Mais comme elle montre la doctrine anglaise, telle qu'elle a été dans tous les temps et telle qu'elle est encore aujourd'hui, sur plusieurs points du droit maritime, en désaccord avec les principes adoptés par la France et par les autres puissances, nous croyons devoir en donner une courte analyse et faire connaître les conclusions de l'auteur.

aux diverses relations pacifiques ou hostiles de ces peuples, et se modifie suivant leur mode de vie intérieure ou extérieure : dans l'étude d'un tel droit plus que dans tout autre, l'intelligence humaine, pour marcher avec certitude, a besoin de recourir aux enseignements fournis par les précédents accomplis. En envisageant ces précédents, soit séparément, soit dans leur ensemble, sous le rapport de leur influence morale et politique, on parvient à montrer les différences produites dans l'application des principes par la diversité des mœurs et des temps, à constater les modifications introduites dans les usages par la succession des événements, à apprécier les causes déterminantes des principaux d'entre ces événements, amenés presque toujours, non par l'effet d'un pur hasard ou d'un caprice du sort, mais par les progrès de la civilisation; enfin à découvrir, par comparaison, les améliorations que réclament l'état actuel et l'état à venir des peuples policés.

La science du droit des gens, a écrit M. de Martens, est susceptible d'être traitée suivant trois différentes méthodes. « On peut 1°, s'attacher à faire voir comment d'époque à époque le droit des gens s'est successivement formé tel qu'il est aujourd'hui; — On peut 2°, de ce qu'on voit adopté et suivi en Europe, abstraire des principes généraux et les appuyer d'exemples de lois et de traités de plusieurs peuples; — Enfin 3°, on peut s'occuper de chaque puissance séparément, en fixant les yeux d'abord sur ses lois, puis sur les traités ou usages particuliers subsistants entre elle et chacune des autres puissances auxquelles on peut appliquer le point dont il s'agit (1). »

Ces trois méthodes doivent, à notre avis, se combiner

(1) *Essai concernant les armateurs, les prises et les reprises.* Préliminaire, p. 6 et 7.

l'une avec l'autre, et s'employer simultanément. En y joignant l'étude approfondie et la critique impartiale des divers écrits que nous ont légués, sur la matière, les hommes supérieurs qui nous ont précédés, on arrive à la véritable méthode historique si fertile en beaux résultats, méthode qui consiste, non pas dans le simple narré des faits, mais dans l'examen philosophique de tout le passé.

Mais tout en puisant dans cette étude philosophique du passé les enseignements qui y sont contenus, plusieurs systèmes de coordination se présentent au choix de l'auteur qui veut écrire sur le droit international.

Suivra-t-il, dans la distribution de son travail, l'ordre logique, l'enchainement rationel des matières, groupées et développées une fois pour toutes, chacune à sa place dans un seul cadre?

Ou bien suivra-t-il l'ordre chronologique des temps écoulés, partageant ce temps en périodes diverses, et faisant revenir sous chacune de ces périodes les mêmes matières, autant de fois que les événements peuvent les représenter?

La première de ces méthodes embrasse plus largement et organise d'une manière plus régulière l'ensemble de la science.

La seconde, qui a l'inconvénient des morcellements parcellaires et des répétitions, offre d'un autre côté l'avantage de suivre l'histoire pas à pas, et de faire assister plus fidèlement à la formation des usages et des doctrines.

C'est suivant ce dernier système qu'a procédé, relativement au droit international maritime, un publiciste anglais, M. James Reddie, Esq., dans un ouvrage récent intitulé : *Researches historical and critical in maritime international law*.

Dans les observations préliminaires mises en tête de son premier volume, M. Reddie nous expose lui-même le plan

qu'il s'est proposé de suivre, et les raisons qui l'ont déterminé. « Lorsque l'auteur », dit-il, « consulta, il y a déjà plusieurs années, feu son estimable ami, Francis Horner, Esq., et, par son intermédiaire, feu l'éminent sir James Mackintosh, touchant la composition d'un traité sur la loi maritime des nations, il reçut l'avis formel d'adopter, préférablement à la méthode spéculative, de controverse ou polémique, la méthode explicative historique. « Tant d'abus », fit observer M. Horner, « ont eu lieu récemment, peut-être par la faute « de chacune des parties opposées, dans l'application des an- « ciennes maximes de la loi des nations, que le premier « objet d'importance est aujourd'hui d'inspirer le respect « pour les règles solennelles précédemment établies. » Fortement persuadé qu'il fallait suivre cet avis, à cause de sa haute estime pour les talents des personnes qui avaient concouru à le lui donner, l'auteur savait, en même temps, que l'écrivain d'un traité purement spéculatif et théorique sur une branche quelconque des sciences morales et législatives, regarde ordinairement comme de son devoir de commencer par une exposition des maximes et des principes généraux et abstraits; et qu'enclin à un penchant en faveur des idées générales par lui émises, il est conduit insensiblement à donner des faits historiques une interprétation forcée, et à les adapter au soutien ou à la clarté de sa théorie : tandis que dans un tableau seulement historique et explicatif d'une branche quelconque du droit ou d'une autre science, quoique, naturellement, il soit nécessaire de donner dès le début une notion générale des principes constitutifs de la science dont on fait l'histoire, on a moins de dispositions à maintenir, au delà de ce qui peut être raisonnable, des doctrines avancées dès l'abord.

« Mu par ces considérations, l'auteur résolut d'adopter la dernière méthode de traiter le sujet, quoique, ainsi que le fait observer Martens dans son livre sur les ar-

mateurs et les prises, ce soit là peut-être la tâche la plus difficile : et de diviser l'histoire de la marche progressive de la loi maritime internationale en certaines périodes d'une durée plus ou moins longue, dans le but de montrer par des recherches convenables, comment, d'époque à époque, cette branche de la loi des nations a été graduellement développée, reconnue et établie, jusqu'à être devenue ce qu'elle est aujourd'hui, ou ce qu'elle était à la paix générale de 1815. Dans ses recherches, l'auteur s'est proposé d'embrasser successivement, 1° les premières collections ou compilations sur les usages de la loi commune maritime internationale, parmi les états commerçants du sud, de l'ouest et du nord de l'Europe ; 2° les édits publics législatifs ou les ordonnances souveraines des principaux états maritimes, comme indiquant la pratique suivie par ces états dans leurs rapports mutuels ; 3° les écrits des principaux jurisconsultes internationaux antérieurs ou postérieurs à Grotius ; 4° les traités de marine et de commerce conclus par les nations, comme obligeant les parties contractantes, dans l'étendue de leurs stipulations et pour la période de la durée de ces traités, et comme constituant ainsi la loi conventionnelle, proprement nommée ; et aussi comme démontrant les usages et le mode général d'interprétation ; 5° les décisions judiciaires des tribunaux de prises des puissances maritimes civilisées, comme contribuant, surtout dans ces derniers temps, au développement de la loi commune coutumière maritime internationale. Dans le cours de cette revue historique, l'auteur s'est proposé un examen critique occasionnel : de voir jusqu'à quel point certains jurisconsultes théoriques ont été corrects dans leur exposition et dans leurs déductions historiques ; si les assertions en point de fait, sur lesquelles certains écrivains d'ouvrages de controverse ont basé leurs doctrines, étaient d'accord avec l'état réel et présent des

choses, ou si leurs théories n'étaient pas plutôt fondées sur une vague analogie; et si certaines règles nouvelles, dont l'origine est due évidemment à des considérations intéressées, ne sont pas incompatibles avec les principes reconnus de justice et de réciprocité, et même avec les autres règles admises par les défenseurs eux-mêmes de ces nouvelles doctrines. »

« Dans cette vue, ajoute plus loin M. Reddie, nous n'avons pas borné nos recherches aux seules autorités anglaises ou aux seules décisions judiciaires de sir W. Scott, quoique ces décisions soient admirables; nous avons examiné en dehors de l'Angleterre, les ordonnances et la pratique des autres peuples et les ouvrages des jurisconsultes les plus éminents. »

L'exécution complète et satisfaisante d'un plan aussi vaste exigeait une érudition immense, de longues et patientes investigations historiques, législatives et bibliographiques; un esprit judicieux tant dans la critique que dans l'éloge; une certaine abnégation de toute passion politique et de tout sentiment exagéré d'amour-propre national, abnégation dont le résultat est l'exposition franche et impartiale des événements avec la déduction consciencieuse des conséquences de ces événements.

Quant à l'érudition, c'est-à-dire à la connaissance approfondie des lois, des usages, des traités et des écrits de chaque époque, quant au talent d'investigation, il suffit de lire l'ouvrage de M. Reddie pour rester convaincu que ces qualités réunies s'y rencontrent à un haut degré. La partie bibliographique surtout s'y trouve développée avec un soin et un savoir assurément remarquables.

Quant à l'impartialité, l'auteur commence par faire observer qu'en un temps de paix, tel que celui d'à-présent, les saines doctrines de la guerre maritime peuvent être étudiées et discutées d'une manière beaucoup plus calme et beau-

coup moins passionnée, et, par conséquent, avec plus de soin et plus de sagesse que lorsque les sentiments hostiles des nations ont été réveillés et sont mis au jour dans des brochures politiques acrimonieuses et dans des pamphlets politiques. « La nécessité », dit-il, « d'une telle investigation calme et modérée, est rendue manifeste par le tableau lamentable que nous offrent la dernière moitié du siècle passé et le commencement du siècle présent, de l'influence due aux antipathies nationales et à l'avidité des intérêts mercantiles, dont le résultat a été d'obscurcir le jugement et de détourner de la perception distincte de la vérité, et aussi d'entraîner à dissimuler certains faits, à en présenter d'autres sous des couleurs fausses, à mêler et à confondre ensemble des sujets réellement séparés et sans connexion, et par conséquent de conduire à une exposition incorrecte. »

Malgré ces réflexions générales, auxquelles nous donnons avec empressement notre adhésion, l'auteur ne s'est pas affranchi complétement, dans les détails, de ces sentiments exagérés dont il signale ainsi les inconvénients. Si l'esprit scientifique domine dans son œuvre, si la passion politique en est exclue, cependant cette œuvre n'est pas entièrement exempte de partialité en faveur de l'Angleterre. M. Reddie combat à armes courtoises, mais à outrance, pour les doctrines et pour les principes britanniques; et afin de les faire triompher, il ne signale qu'imparfaitement certains événements mémorables où l'on a vu toutes les puissances maritimes s'élever, d'un commun accord et avec une identité parfaite de vues humanitaires, contre ces doctrines et ces principes, et, à la face du monde, en proclamer d'autres radicalement opposés; il n'accorde pas à ces événements toute leur importance politique et réelle, et n'en parle qu'avec une espèce de dédain affecté. De même, dans son examen détaillé des principaux ouvrages anciens et modernes sur le droit international maritime, dont il donne, suivant leur

importance, des extraits plus ou moins étendus, M. Reddie, d'après la manière dont il déverse la critique sur la plupart, et d'après l'éloge sans réserve qu'il fait de quelques-uns, paraît, à son insu peut-être, influencé par son désir de défendre les principes anglais. Les auteurs qu'il loue et dont il recommande la lecture, sont ceux qui ont soutenu ces principes et qui ont prêché les théories britanniques; ceux qu'il critique, sont ceux qui les ont combattues, et qu'il appelle les avocats des neutres.

Conformément à la division nécessairement et généralement adoptée, M. Reddie voit dans le droit international positif deux parties distinctes : 1° le droit international coutumier, qu'il appelle la loi commune (*the common and consuetudinary positive law of nations*) ; 2° le droit conventionnel, qu'il nomme particulier (*conventional, or particular*). Il donne tout d'abord, dans les termes suivants, une explication de la première.

« Par rapport à la loi internationale commune et coutumière positive, les règles de justice et de légitime réciprocité, dont l'ensemble et dont chacune séparément doivent être corroborés par la sanction humaine, existent dans la constitution du genre humain, indépendamment de toute législation et de toute institution. Elles sont à découvrir par l'observation et à confirmer par l'expérience. Lorsqu'elles ont été ainsi découvertes et confirmées, elles sont colligées et combinées en un seul tout, et elles sont classées suivant l'ordre propre à chacune. Dans le principe, la découverte en est seulement partielle et limitée; mais elle s'élargit et s'étend graduellement. L'adoption en pratique de ces règles, est, peut-être, encore plus limitée au commencement; mais par degrés elle prend de même de l'extension. Autant que ces règles sont reconnues et adoptées dans la pratique elles deviennent la

loi humaine positive. Mais, en outre, et comme résultant forcément de la constitution physique des hommes et de leur position ou situation relatives sur le globe, plusieurs actes et plusieurs suites d'actes humains sont indifférents dans leur nature ou dans leurs conséquences, et demandent seulement à être réglés et déterminés. Ces actes, aussi, par le progrès des temps, sont graduellement fixés selon l'étendue des enseignements acquis; et c'est ainsi que la loi commune ou coutumière positive des nations paraît s'être originairement formée, s'être accrue par degrés et s'être avancée à l'état relatif de maturité; présentant avec la loi conventionnelle des nations une analogie quelque peu semblable à celle que la loi commune ou coutumière non écrite, ou la jurisprudence intérieure d'un peuple présente avec les lois et les statuts rendus par la législation ou par le pouvoir souverain de ce peuple. »

Cette explication, ainsi renfermée dans des termes généraux, est assurément exacte et correcte en tous points. Mais la difficulté principale consiste à déterminer quand et comment les règles auxquelles elle fait allusion, ont été confirmées par tous les peuples dans leurs relations mutuelles, de manière à pouvoir être colligées et réunies en une sorte de code non écrit obligatoire pour tous; jusqu'à quel point elles ont été reconnues et adoptées dans la pratique, et si cette adoption a toujours été et est encore assez générale pour qu'on puisse dire que chacune d'elles, considérée séparément, fait partie de l'ensemble de la loi *commune* internationale, positive et coutumière. Puisque la confirmation et le maintien de ces règles coutumières dépendent des progrès de chaque époque, elles sont susceptibles de subir des modifications en raison de l'extension de la civilisation et en raison de la transformation qu'amène la succession des temps, dans les idées, dans les besoins et dans les rapports des nations. Il est possible que quelques-unes d'entre elles aient

été pratiquées uniformément à une époque très reculée. Non-seulement cela est possible, mais cela est vrai; on en a la certitude par des documents anciens parvenus jusqu'à nous, autant du moins que peut exister cette certitude, eu égard à l'obscurité d'un passé imparfaitement connu. Mais si, dans l'intervalle écoulé depuis le point de départ jusqu'à nos jours, on a vu la plupart des nations s'écarter souvent de l'observation de ces règles; si surtout on les a vues en proclamer et en adopter, d'un commun accord, d'autres tout à fait opposées, on ne peut plus dire de ces anciens usages qu'ils font partie de la loi commune coutumière des nations. Ainsi, par exemple, parce que la très ancienne compilation connue sous le nom de *Consolato del mare,* qui date de quatre ou cinq siècles, nous montre, comme un usage général de cette époque reculée, l'observation du principe opposé au principe, « le pavillon couvre la marchanchise », il ne s'ensuit pas qu'en dépit de l'usage contraire si souvent pratiqué entre beaucoup de nations, et qu'en dépit du principe aujourd'hui proclamé, on puisse raisonnablement prétendre que cette observation soit commandée par une loi commune, parce qu'elle l'est encore par la loi particulière d'une seule puissance ou même d'un petit nombre. Afficher une pareille prétention, c'est donner à des coutumes surannées, qui ont cessé d'être en rapport avec les lumières du siècle actuel, un effet impérissable; c'est vouloir se faire arrêtiste et ennemi de tout progrès.

A l'égard des règles ainsi changées ou modifiées, malgré l'ancienneté d'origine de ces règles, peut-être à cause de cette ancienneté, et malgré le long espace de temps pendant lequel elles ont été suivies, la loi internationale coutumière ne peut pas être appelée commune, car le mot commune signifie suivie par tous; elle devient douteuse, vague et insuffisante. Le moyen d'obvier à ce vague et à cette insuffisance, c'est de recourir à la loi que se sont faite les nations par les stipula-

tions expresses et souvent renouvelées de leurs conventions écrites, c'est-à-dire à la loi conventionnelle internationale positive résultant des traités publics.

Or, ce qui frappe tout d'abord dans le livre de M. Reddie, c'est la négation presque absolue que cet auteur fait de l'autorité de cette loi conventionnelle, telle que l'entendent la plupart des publicistes et principalement les publicistes de l'Allemagne au nombre desquels Martens et Klueber. Suivant lui ces publicistes, en construisant la science qu'ils ont dénommée *Droit des Gens moderne de l'Europe,* ont assigné une trop grande valeur aux conventions expresses ou traités, comme source de cette loi. « Examinons», dit-il, « ce qu'est en réalité cette loi conventionnelle. Les premiers traités de marine que nous trouvons dans l'histoire, sont des accords par lesquels chacun des états contractants s'engageait à ne pas piller et à ne pas offenser à la mer les sujets de l'autre état. Les traités que nous trouvons ensuite, semblent avoir eu pour objet de confirmer et d'assurer l'observation des règles de justice et de réciprocité antérieurement admises et reconnues; — de même que des statuts ont été fréquemment rendus par la législature d'un pays en confirmation de la loi commune intérieure de ce pays. L'objet des nouvelles stipulations des traités paraît avoir été d'obtenir la modification, l'abandon ou la restriction des règles préalablement établies; et dans ces traités les parties contractantes semblent, ordinairement, avoir été influencées par des vues d'intérêt particulier, suivant l'époque.

« Naturellement, de pareils traités ont lié ou lient les parties contractantes. — Mais combien de temps subsistent-ils? — La non-exécution des termes d'un traité, ou toute autre offense, doit-elle annuler l'ensemble des stipulations de ce traité? Comment de pareilles conventions donnent-elles la preuve d'un usage général? Sans aucun doute, elles

montrent l'habitude de contracter ou de stipuler sur de certains points et d'une certaine manière. Mais elles n'apportent la preuve d'aucun consentement d'agir sur les mêmes points, de cette même manière, au delà de l'étendue et de la durée du contrat. Un pareil consentement ne peut pas être inféré d'un traité spécial, au delà des termes et indépendamment de ce traité, comme obligeant les parties contractantes et encore moins comme obligeant en tout temps des tierces parties. Il paraît vain d'entreprendre de construire un système général de la loi des nations, en prenant pour base les matières qui font le sujet ordinaire des stipulations des traités. Ces traités sont le sujet principal de l'étude de la diplomatie, en tant qu'ils mettent les négociateurs à même d'insérer dans les conventions qu'ils préparent tous les articles nécessaires et usités; de même qu'un livre de formules (*book of styles*) est employé par les notaires pour dresser des actes disposant de terres et d'héritages. Mais personne n'a jamais supposé que ces formules puissent devenir partie obligatoire de la loi du pays, ni que les stipulations usuelles et les clauses conventionnelles dont elles se composent, quelque fréquemment qu'elles soient insérées, puissent obliger des parties non signataires des actes qui les contiennent. Les traités démontrent l'adoption fréquente de stipulations et de clauses particulières par des contractants particuliers; mais ils ne donnent pas la preuve du consentement de ces parties à de telles clauses, indépendamment du contrat. Si la règle stipulée a été antérieurement regardée comme obligatoire en vertu de la loi coutumière, il n'y a pas lieu de faire un accord spécial.

« Les écrivains en faveur du commerce illimité des neutres, s'efforcent d'enter sur de semblables traités ce qu'ils appellent la loi des nations. Mais c'est là une déviation manifeste des principes légitimes et une induction sans garantie. »

Les écrivains auxquels M. Reddie fait ici allusion, n'ont jamais songé à édifier la science du droit international, conventionnel, sur quelques traités séparés conclus entre un petit nombre de puissances particulières; ils n'ont jamais prétendu que les stipulations d'un traité dussent faire règle au delà des termes et de la durée de ce traité et entre des parties étrangères à celles qui les ont consenties. Tous, au contraire, ont proclamé ce principe de raison qu'un traité n'est obligatoire que pour les seules parties contractantes, et que par conséquent le droit résultant d'un ou de plusieurs traités isolés n'est point un droit universel mais un droit particulier. Ces auteurs ont envisagé successivement et séparément les conventions conclues à diverses époques par chacune des puissances civilisées avec les autres; ils ont reconnu que dans ces instruments publics ayant pour but de régler non-seulement des intérêts de détail et particuliers, mais encore de fixer les grands principes d'intérêt général, quelques-uns de ces principes étaient toujours, ou le plus souvent, reconnus d'un commun accord; que si, dans des temps de guerre ou de mésintelligence, l'abandon de ces principes avait eu lieu quelquefois, les peuples instruits par expérience des conséquences funestes de cet abandon, avaient proclamé de nouveau ces mêmes principes dans leurs traités de paix, et en avaient stipulé l'observation constante pour l'avenir. Dès lors, on a été fondé à déduire de cette conformité presque générale de décisions, une théorie de ce qui se pratique ou de ce qui doit se pratiquer entre les nations civilisées en vertu des stipulations écrites; et c'est là ce que l'on a nommé, droit des gens conventionnel ou des traités.

Quant aux conventions dont les stipulations s'écartent de ce droit des gens conventionnel général et qui forment entre les seules parties contractantes un droit conventionnel particulier, voici le raisonnement que fait un des au-

teurs critiqués par M. Reddie; « Mais il y a des traités où « des principes très différents sont adoptés dans une même « affaire. Si donc ces principes sont tout à fait opposés l'un « à l'autre, le droit des gens en devient douteux et incer- « tain. Cependant, comme dans les occurrences communes « de la vie et des affaires, on considère ce qui se fait le « plus souvent et ordinairement comme la règle, et ce qui « n'arrive que rarement et contre l'usage ordinaire comme « l'exception; un principe qui est établi dans le plus grand « nombre des traités doit être regardé comme la règle, et « celui qui se trouve dans le plus petit nombre des conven- « tions, comme l'exception. C'est donc selon le principe « contenu dans le plus grand nombre des traités que la dis- « pute doit être décidée, et surtout si le plus grand nom- « bre de ces traités est de plus nouvelle date, et le plus pe- « tit nombre de plus ancienne. Car, de cette circonstance, « on peut aussi inférer que les peuples ont peu à peu aban- « donné un vieux principe pour en adopter un nouveau, « et que par ce changement de principes ils ont pareille- « ment changé le droit des gens. »

Ce raisonnement est cité et combattu par M. Reddie qui, du reste, dans plus de vingt endroits différents de son ouvrage, revient toujours, en s'étayant des mêmes arguments et à peu près dans les mêmes termes, sur la négation par lui déjà faite de l'existence et de l'autorité du droit conventionnel qu'il appelle une loi conjecturale, si non tout à fait imaginaire, à laquelle, suivant lui, quelques-uns des jurisconsultes du nord de l'Allemagne et des puissances du nord, comme aussi quelques-uns des plus récents jurisconsultes français et dernièrement un jurisconsulte américain (M. Wheaton), ont attribué un pouvoir mystérieux, principalement selon toute apparence, dit-il, dans le but de soutenir leur doctrine favorite. « Le pavillon couvre la marchandise » (*free ship, free goods*).

Dans le chapitre 6, section 4, où M. Reddie se livre à l'examen des traités de navigation conclus dans le XVII[e] siècle, nous avons surtout remarqué le passage suivant :

« Le fait de A qui s'est engagé par certains traités conclus avec B et C, n'implique pas l'obligation d'entrer dans les mêmes ou dans de semblables contrats avec X et avec Z pour le même temps, et encore moins pour un temps plus long. Une série ou une succession de traités identiques ou semblables, entre deux ou un plus grand nombre de nations, prouve l'habitude ou l'usage de ces nations de s'engager par de pareils traités. Mais cette habitude et cet usage n'emportent pas obligation de conclure des traités semblables, et ne donnent pas force obligatoire aux engagements qui y sont contenus, à moins de convention expresse. Tout, au contraire, le renouvellement ou la répétition fréquente de tels traités, prouvent de la part des parties contractantes la conviction que les obligations spécialement stipulées ne peuvent pas, si ce n'est aux termes de pareilles stipulations, lier suivant la loi commune. »

Singulière prétention que celle de vouloir que des règles de conduite soient d'autant moins reconnues qu'on s'est obligé plus souvent à les suivre et à les pratiquer !

Ce n'est pas sans un motif à lui particulier que notre auteur nie avec tant de persistance l'autorité qui doit être accordée au droit des gens conventionnel tel que l'entendent les publicistes modernes en crédit. En sa qualité d'anglais, il plaide en faveur du principe opposé à celui « le pavil-

---

(1) The fact of A having entered into certain treaties with B and C, does not imply any obligation to enter into the same or similar contracts with X and Z for the same, and still less for longer periods. A series or succession of identical or similar treaties, betwen two or more nations, proves the habit or custom of such nations,

lon couvre la marchandise. » Or, comme il ne peut se refuser à reconnaître d'après l'histoire, qu'au XVII[e] siècle beaucoup de traités publics ont été conclus stipulant l'adoption de ce dernier principe; que dans le cours du XVIII[e] siècle un plus grand nombre encore, où figurent les plus grandes puissances maritimes, l'ont pareillement reconnu; que vers la fin de ce même XVIII[e] siècle toutes les nations, à l'exception de l'Angleterre, ont accédé d'un commun accord à des conventions dans lesquelles l'observation de ce même principe est prescrite comme une règle constante et permanente pour l'avenir; qu'au commencement du siècle actuel la même chose a été établie entre les puissances du Nord : tous ces traités nombreux le gênent dans la défense de son système. Il ne peut pas contester la valeur intrinsèque de chacune de ces stipulations, mais il nie la déduction logique qu'on en fait d'un droit conventionnel à peu près universel établissant ce principe.

Nous en avons assez dit pour mettre nos lecteurs en garde contre cette opinion de M. Reddie que nous venons de signaler. Il nous reste maintenant à justifier nos allégations touchant la partialité dont cet auteur fait preuve quelquefois à l'égard de l'Angleterre, et touchant la manière dont

---

to enter into such treatises. But such a habit or custom does not imply an obligation to enter into such treaties, or render the obligations contained in them binding, unless the agreements have been so entered into. On the contrary, the very renewal or repetition of such treaties, proves the conviction of the parties, that the obligations specially undertaken by these treaties, would not, unless so undertaken, be binding at common law. » JAMES REDDIE, vol. 1, p. 188.

il relate et envisage certains faits historiques. Le suivre dans tous les endroits de son volumineux et savant ouvrage où perce cette partialité, nous entraînerait à un examen trop détaillé et trop étendu; nous aimons mieux nous borner à quelques points choisis parmi les plus saillants.

Très souvent M. Reddie admet ingénuement, suivant son expression (*candidly*), ce qu'il appelle les erreurs du gouvernement britannique, lorsque ce gouvernement s'est écarté des principes incontestés de la loi internationale. Mais dans son désir d'excuser et d'atténuer ces erreurs, il lui arrive d'en rejeter le tort principal sur d'autres gouvernements, sur les événements ou sur les nécessités de la politique. C'est ainsi, par exemple, qu'en parlant de la déclaration du blocus de toutes les côtes, ports, havres et rades appartenant à la France, faite en 1689 par l'Angleterre, conjointement avec les États-Généraux de Hollande, il reconnaît « que ce blocus sur le papier était de la part du gouvernement anglais une déviation des principes naturels de la loi des nations; qu'une pareille interdiction faite à tous les états neutres de tout commerce avec la France, quoiqu'elle ne fût pas sans précédents, était et est illégale, parce que, dit-il, tout comme la théorie du pavillon neutre couvrant la propriété ennemie, elle était et est fondée sur une fiction : mais il attribue cette interdiction à la grande influence de la Hollande à cette époque ; il prétend que l'Angleterre fut égarée (*misled*) par les États-Généraux et entraînée par eux à commettre cette atteinte à la loi commune internationale, atteinte qu'il cherche à excuser, du reste, en la motivant sur la politique agressive de l'ambitieux Louis XIV, et sur ce que la Grande-Bretagne combattait alors pour la liberté civile et religieuse de l'Europe, aussi bien que pour la sienne propre. »

Il est prouvé, au contraire, par des documents authentiques, que les États-Généraux n'accédèrent à cette inter-

diction qu'avec la plus grande répugnance. Voici comment s'exprime à ce sujet l'auteur du livre ayant pour titre, *la Liberté de la Navigation et du Commerce*.

« Les plénipotentiaires anglais proposèrent de saisir pen-« dant la guerre, et sans distinction, tous les bâtiments « étrangers trafiquant aux ports de France et de les décla-« rer de bonne prise. Les plénipotentiaires des Etats repré-« sentèrent qu'un tel procédé irriterait extrêmement les « Suédois et les autres peuples qui ne prenaient point de « part à la guerre, et que, d'ailleurs, il était aussi contraire « aux traités faits avec quelques-uns de ces peuples. Néan-« moins, les Anglais persistèrent dans leur principe de « traiter l'ami et l'ennemi sur le même pied. Les ministres « des États s'opposèrent vivement à cet article, et parti-« culièrement l'un d'eux, Nicolas Witsen, bourgmestre « d'Amsterdam et fameux par quelques écrits qu'il a pu-« bliés, refusa longtemps de signer le traité. Mais le roi « Guillaume le pressa tellement qu'il fallut enfin qu'il cé-« dât : quoique ce prince reconnût très bien lui-même, « qu'il n'était pas juste de procéder avec une telle rigueur « contre les bâtiments neutres. *Il faut*, dit-il, *que cela soit* « *ainsi; c'est le droit canon*. C'est de cette manière que ce « traité très injuste fut conclu (1). »

Dans la section 2 du chapitre 7, M. Reddie, prenant pour base les ordonnances et statuts intérieurs et les décisions des tribunaux des états maritimes dans la première moitié du XVIIIe siècle, examine quel était à cette époque le droit international maritime pratique. Il ne parle que de trois puissances, la France, l'Espagne et la Grande-Bretagne. Il se réfère, pour les deux premières, aux écrits de Valin et du chevalier d'Abreu dont il donne des extraits étendus. A

---

(1) *La Liberté de la Navigation*, etc., p. 162 et 163.

l'article Grande-Bretagne il cite en entier, comme contenant, à son avis, une lucide exposition des doctrines suivies à cette époque, le rapport fait, le 18 janvier 1753, à S. M. britannique par la commission nommée par elle pour répondre à l'exposé de motifs du roi de Prusse, dans la fameuse affaire dite de l'emprunt silésien (1). Dans cette réponse les Anglais cherchaient à établir, entre autres principes, l'excellence de la maxime opposée à celle « le pavillon couvre la marchandise », quant au droit et quant aux faits. A cette réponse le gouvernement prussien fit une réplique, rédigée par une commission sous la direction spéciale des quatre ministres, MM. de Podewils, de Bismark, de Finkenstein, et le baron de Cocceji, grand chancelier du royaume, président. M. Reddie donne bien textuellement dans toute son étendue, le rapport de la commission britannique; mais il passe entièrement sous silence la longue et savante réplique de la commission prussienne.

Pour réparer cette omission, nous inscrirons ici les articles principaux de ce document.

Extrait de la réplique faite au rapport des commissaires anglais, touchant les déprédations des armateurs anglais; QUANT AU DROIT.

§ 6. « Ces principes étant posés, examinons maintenant

---

(1) Exposition des motifs fondés sur le droit des gens, qui ont déterminé le roi de Prusse sur les instances réitérées de ses sujets, à mettre arrêt sur les capitaux que S. M. avait promis de rembourser aux sujets de la Grande-Bretagne, en vertu des traités de paix de Breslaw et de Dresde, et à procurer sur lesdits capitaux à ses sujets, le dédommagement des pertes que leur ont causées les déprédations et les violences des armateurs anglais exercées contre

la question qui s'agite actuellement entre les Prussiens et les Anglais, savoir : *si un vaisseau neutre peut être détourné de son cours, et amené au port, en conséquence d'une présomption ou d'un soupçon d'avoir à bord des effets appartenant aux ennemis, et si l'on peut déclarer ces effets de bonne prise, à moins que le vaisseau ne fournisse des preuves qu'ils appartiennent à des amis.*

§ 7. « Il faut avouer qu'en de pareils cas, des nations belligérantes se sont donné de grandes libertés, particulièrement vis-à-vis des vaisseaux appartenant à des états neutres, qui ne se trouvaient pas à même de ressentir l'injure. Mais cette pratique, tant qu'elle sera contraire au droit de nature et incompatible avec l'utilité et la convenance générale du genre humain, ne saurait jamais s'établir en principe de droit des gens.

§ 8. « Or, c'est évidemment blesser le droit de nature, que de saisir la propriété d'un homme qui est en paix avec moi, ou de l'en déposséder, quand ce ne serait que pour un moment : par conséquent, saisir le vaisseau d'un tel homme en mer, est très sûrement une infraction du susdit droit. Son vaisseau est sa propriété en quelque endroit qu'il se trouve, et je n'y puis entrer pour saisir les effets ennemis qu'il pourrait avoir à bord, non plus que dans un port ou territoire neutres pour m'emparer des navires, ou des effets d'un ennemi. Bien au contraire, ce droit de nature a été si fermement établi par les lois et les coutumes de toutes les nations, que quand je suis actuellement en poursuite d'un vaisseau ennemi, et que celui-ci s'échappe dans un port neutre, ce serait une infraction de la neutralité, si l'on

---

eux en pleine mer. Berlin, 1752. Voy. *Causes célèbres du Droit des Gens*, par Ch. de Martens, t. 2, p. 12 à 41.

me permettait d'entrer dans le port et de m'emparer du vaisseau. Grotius dit en termes exprès, livre III, chap. 6, sect. 26, nº 2, qu'une puissance neutre est en droit d'empêcher qu'on ne saisisse les effets des ennemis sur son territoire.

§ 9. « Quand on considère ensuite l'utilité et la convenance générale du genre humain, il est certain que la liberté du commerce et de la navigation est d'une utilité universelle, et que tout le monde y trouve son compte, au lieu que la maxime qui permet de saisir les effets ennemis à bord d'un vaisseau neutre, doit nécessairement assujettir toutes les nations à tant de vexations et occasionner tant de disputes et de discussions, que si elle était universellement reconnue, il n'y aurait plus de liberté de commerce et de navigation, aussi longtemps qu'il resterait encore au monde deux nations qui se fissent la guerre. Aussi, toutes les nations commerçantes en Europe sentent si vivement les inconvénients qui résulteraient, pour tout le monde, de la maxime en question, que la plupart d'entre elles ont adopté la règle contraire, savoir : *que bord libre rend la marchandise libre*, et l'ont établie par des traités exprès. Et comme l'utilité et la convenance générale du genre humain fournissent l'unique fondement solide du droit des gens, ces traités, bien loin d'en former une exception, prouvent évidemment que la règle qu'ils y établissent appartient au droit des gens et devrait être suivie dans la pratique de toutes les nations.

. . . .

§ 12. « Parmi toutes les nations qui ont adopté cette règle, on convient que les effets d'un ami même, quand on les trouve à bord d'un ennemi, deviennent de bonne prise et appartiennent aux capteurs; tandis que les nations, qui suivent la maxime contraire, soutiennent que les biens d'un

ami ne sauraient être regardés de bonne prise, quand même on les aurait saisis sur un bord ennemi, mais qu'il faut les rendre au propriétaire, dès qu'il aura dûment prouvé qu'ils lui appartiennent. Voyez les annotations sur le passage allégué de Grotius, et ce qu'il a dit sur ce sujet, liv. III, chap. 6, § 6.

§ 13. « Mais dans la dernière guerre, le gouvernement d'Angleterre semble avoir adopté tantôt l'une de ces maximes, tantôt l'autre, selon que cela convenait le mieux aux intérêts de ses armateurs. Car, quand on trouvait sur des bords neutres des effets qu'on pouvait soupçonner tant soit peu d'appartenir à l'ennemi, on n'hésita point de les déclarer de bonne prise, à moins qu'on ne prouvât clairement qu'ils appartenaient à quelque ami. Nonobstant cela, on déclara la même chose à l'égard de tous les effets trouvés sur des vaisseaux ennemis, quoiqu'on se fût offert de prouver que les effets en question appartenaient réellement à des amis, et même à des Anglais; pratique qui, étant adoptée comme établie par le droit des gens, donnerait à la vérité des avantages extrêmes aux armateurs, et à tous les vaisseaux armés qui agissent en cette qualité; mais combien de troubles et de vexations elle causerait aux vaisseaux marchands de toutes les nations en temps de guerre! cela saute tellement aux yeux, qu'il serait superflu d'y répandre de nouvelles clartés. Il paraît d'ailleurs assez, par la conduite de l'Angleterre vis-à-vis des autres nations, combien elle est éloignée de leur passer la pratique de la maxime en question. Car dans les traités de commerce qu'elle a conclus avec d'autres, elle a généralement grand soin de stipuler, qu'en quelque temps qu'il s'élevât des guerres entre la nation contractante et quelques autres, les Anglais jouiront constamment d'un libre commerce avec l'ennemi, et pourront par conséquent prendre une cargaison entière de lui, au cas qu'ils eussent coutume d'en user de la sorte

en temps de paix : traités qui, comme j'ai observé, bien loin d'introduire une nouveauté qui dérogeât au droit universel des nations, ne font que confirmer une règle qui en fait partie, et devrait s'observer partout indépendamment des traités : d'autant que, sûrement, personne n'osera soutenir que le meurtre, le larcin ou d'autres crimes semblables ne sont pas défendus par le droit de nature, parce que dans toutes les sociétés, hormis celles des pirates, des brigands et des voleurs, les lois positives et municipales les défendent et les punissent.

§ 14. « Il résulte donc de tout ceci, que nonobstant tout ce qui peut avoir été pratiqué de contraire parmi certaines nations, et dans des siècles où l'utilité générale de la liberté du commerce n'a pas été bien entendue, c'est constamment une maxime du droit des gens, que *le vaisseau libre rend la marchandise libre*, et que *tous les effets trouvés sur un vaisseau ennemi sont de bonne prise :* d'autant que cette règle termine toutes les contestations concernant les cargaisons, et laisse à chaque nation neutre la puissance d'un commerce libre à l'égard de tous les effets qui ne sont pas de contrebande, et à l'égard de tous les ports qui ne sont pas bloqués par des vaisseaux de guerre, aussi longtemps qu'elle ne poursuit que son propre commerce, sans s'engager à ce qu'on peut appeler, avec raison, faire le commerce des ennemis pour eux. Car alors, elle n'agirait plus comme une puissance neutre, mais comme alliée et auxiliaire de l'ennemi ; et si, sur un avertissement convenable, elle ne s'abstenait point d'une pareille manœuvre, elle mériterait d'être traitée en ennemie....., etc. »

Ce document officiel émané du gouvernement prussien et rédigé par des hommes d'état et des légistes distingués, bien qu'on doive, à notre avis, en écarter l'argument tiré de l'assimilation du navire neutre au territoire neutre, démontre, qu'à l'époque où il remonte, la Prusse considé-

rait, comme étant fondé depuis longtemps sur le droit des gens général, indépendamment même des traités spéciaux, le principe qui affranchit les marchandises appartenant à l'ennemi chargées sur un navire neutre.

Nous avons avancé que M. Reddie n'accorde pas aux événements historiques les plus significatifs, lorsque ces événements contredisent sa doctrine, toute leur importance réelle. On en peut juger par la manière dont il parle des deux neutralités armées de 1780 et de 1800, dans les chapitres IX et X de son premier volume.

Sans relever le jugement qu'il porte, sur les dispositions du règlement de Louis XVI, du 27 juillet 1778, qu'il attribue à des motifs d'intérêt particulier pour la France; laissant même sans commentaire cette phrase naïve qui lui échappe : « Par des considérations également intéressées, l'impéra- « trice de Russie donna, vers la même époque, le spectacle « du plus singulier et du plus curieux phénomène politi- « que, celui de la souveraine la plus despotique sur la « terre d'Europe, à la tête d'une croisade ayant pour but « d'établir par contrainte la liberté illimitée des mers (1) » : on remarquera, comme point beaucoup plus grave, l'appréciation historique de notre auteur, suivant laquelle les principes proclamés dans les déclarations de la Russie s'appuieraient uniquement sur des conventions particulières qui auraient été annulées de fait par les deux conventions postérieures du mois de mars 1793, entre la Grande-Breta-

(1) « And, from similar interested considerations, the Empress Catherine of Russia exibited, about the same time, the rather singular and curious political phenomenon of the most despotic sovereign in Europe on land, heading a crusade to establish by compulsion, the unlimited liberty of the seas. » —Vol. 1, p. 324.

gne et l'impératrice Catherine, et du mois de juin 1801, entre l'empereur Alexandre, la Grande-Bretagne, la Suède et le Danemarck.

A cela, il faut répondre que la convention signée à Londres, le 25 mars 1793, ne contient dans les six articles qu'elle renferme aucune énonciation des principes maritimes. Cette convention est tout simplement une alliance des deux puissances par laquelle elles s'engagent à unir leurs forces respectives dans leur guerre commune contre la France (1). L'art. 5, stipule à la vérité qu'en attendant la conclusion d'un traité définitif d'alliance et de commerce, les deux gouvernements renouvellent provisionnellement le traité du 20 juin 1766. Mais ce traité lui-même, rédigé en vingt-six articles (2), ne mentionne aucun des principes en litige, et l'art. 10 stipule la liberté générale des peuples neutres de commercer avec les états en guerre.

Il faut ajouter qu'une déclaration de la Russie, du 26 octobre 1807, a annulé la convention maritime de 1801. Cette déclaration, disait au nom de l'empereur Alexandre :

« L'empereur déclare qu'il annulle et pour toujours tout « acte conclu précédemment entre la Grande-Bretagne et « la Russie, et nommément la convention faite en 1801, le « 5=17 juin. — Il proclame de nouveau les principes de « la neutralité armée, ce monument de la sagesse de l'im- « pératrice Catherine, et s'engage à ne jamais déroger à ce « système (3). »

---

(1) MARTENS, *Recueil*, t. 5, p. 438 à 443 (nouvelle édition).

(2) *Id.*, *ibid.*, t. 1, p. 390 à 401.

(3) *Voy.* cette déclaration et la réponse qu'y fit l'Angleterre, le 18 décembre 1807, dans F. SCHOEL, *Histoire des Traités*, t. 9, p. 84 à 100.—L'Angleterre dans sa réponse disait, en parlant des principes opposés à ceux de la Russie : « Il est du droit comme du

Ainsi l'abrogation que l'écrivain anglais fait résulter de la convention de 1801, s'est évanouie devant des actes postérieurs, et les principes que deux associations maritimes naturellement dissoutes par le rétablissement de la paix, avaient pour but de faire respecter, demeurent dans toute leur intégrité, puisant leur force, non-seulement dans le règlements et les nombreux traités qui les ont sanctionnés, mais encore dans la déclaration solennelle d'une grande puissance, trois fois renouvelée, et à laquelle ont adhéré complétement tous les états de l'Europe, ainsi que les états unis d'Amérique : déclaration et adhésion qui n'ont jamais été rétractées.

M. Reddie termine son premier volume par un long plaidoyer dirigé, au point de vue théorique, contre la maxime « le pavillon couvre la marchandise » *free ship, free goods*. Nous croyons nous être suffisamment étendu, dans le chapitre 5 de ce deuxième tome de notre ouvrage, sur les raisons qui, théoriquement parlant, militent pour ou contre cette maxime, et nous y renvoyons le lecteur.

Le deuxième volume des *Researches historical and critical in maritime international law*, embrasse deux périodes principales. — L'une depuis la paix d'Amiens, en 1801,

---

devoir de S. M. B. de maintenir ces principes; ce qu'elle est déterminée à faire contre toute confédération, moyennant l'assistance de la divine providence. Ils ont en tout temps essentiellement contribué au maintien de la puissance maritime de l'Angleterre; mais ils sont devenus d'une importance incalculable à une époque où la puissance maritime de la Grande-Bretagne est le seul boulevart contre les usurpations sans cesse renaissantes de la France, et le seul refuge auquel d'autres nations puissent avoir recours dans des temps plus heureux. »

jusqu'à la paix générale en 1815; l'autre, depuis cet événement jusqu'au temps actuel. La première, quoique courte, comparée à celles qui précèdent, est divisée par l'auteur, à cause de la multiplicité des événements majeurs qu'elle présente, en d'autres périodes moins étendues, telles que celles de 1801 à 1803; de 1803 à novembre 1806; de 1806 à 1812; et enfin de 1812 à 1815. On y trouve un résumé historique, à certains égards véridique et impartial, des mesures funestes essentiellement contraires aux principes du droit maritime, auxquelles la Grande-Bretagne et la France ont eu recours l'une et l'autre durant leur lutte acharnée à l'époque de l'empire français; la première, en prenant pour prétexte l'ambition insatiable de Napoléon; la seconde, en invoquant le droit de représailles. Mais la plus grande partie de ce deuxième volume est consacrée à l'examen détaillé des divers ouvrages écrits au XIXe siècle, qui ont traité du droit des gens maritime. Parmi ces ouvrages, il en est un dont M. Reddie donne presque entièrement la traduction, et qu'il considère comme contenant l'exposition la plus impartiale qui ait été faite dans ces derniers temps, des principes généraux sur la matière; il le recommande en conséquence comme le meilleur spécimen de la loi internationale maritime pendant la guerre, telle qu'elle est reconnue et suivie aujourd'hui. C'est celui de Jo. Nicol. Tetens, conseiller de conférence de S. M. danoise, imprimé pour la première fois en allemand en 1802, et plus tard, dans l'année 1805, en langue française, sous le titre de *Considérations sur les droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres sur mer, avec les principes du droit de guerre en général.*

L'auteur de cet ouvrage peu étendu, entièrement théorique et spéculatif, a eu pour but l'examen des règles générales et la discussion des principes sur lesquels on a cherché

à fonder ces règles; il adopte au sujet des deux maximes en opposition touchant le navire neutre chargé de marchandises ennemies, au sujet de la contrebande de guerre, du blocus et de la visite des navires neutres naviguant sous convoi, des idées tout à fait conformes aux doctrines anglaises. On a de la peine à s'expliquer cette adoption de la part d'un écrivain appartenant au Danemarck, puissance qui a toujours noblement combattu et par ses armes et par ses écrits, pour soutenir les principes les plus libéraux du droit maritime. Pour s'en rendre raison, il faut se reporter à l'époque où écrivait Tetens. A cette époque, la convention du 5=17 juin 1801, résultat de la dissolution par les forces britanniques de la deuxième neutralité armée, venait d'être imposée au Danemarck et à la Suède. Dans ces deux pays, et dans le premier particulièrement, l'opinion publique se souleva énergiquement contre les stipulations de cette convention. Il est probable que le gouvernement danois, pour calmer cette irritation et dans le but de défendre une œuvre à laquelle il avait été forcé d'accéder malgré ses répugnances, ne resta pas étranger à la rédaction et à la publication des considérations du conseiller Tetens. Quoi qu'il en soit, la prédilection marquée que M. Reddie montre clairement pour ce livre, n'a rien qui doive surprendre, puisque les théories anglaises y sont prêchées avec beaucoup de talent et avec une certaine logique.

Dans un traité principalement bibliographique, tel que celui dont nous avons entrepris l'examen, les ouvrages si remarquables de M. Wheaton, ne pouvaient manquer d'occuper une place étendue. Parmi ces ouvrages, il faut citer en première ligne, *the Digest of the law of maritime captures and prizes*, publié à New-York en 1815; les *Elements of international law with a sketch of the history of the science*, publiés à Londres en 1836, dont il est bien à désirer qu'une traduction française ne se fasse pas plus longtemps atten-

dre; et, enfin, l'*Histoire des Progrès du Droit des Gens en Europe depuis la paix de Westphalie*, écrite en français et publiée en 1841.

M. Reddie fait une revue complète et détaillée du premier et du dernier de ces trois ouvrages, et il donne une courte notice du second. Il paie à chacun des trois le tribut d'éloges si légitimement dû. Il reconnaît que le *Digest* est, sous le rapport de l'érudition et de l'arrangement méthodique, de beaucoup supérieur à tous les traités sur la matière qui aient paru antérieurement en langue anglaise. Quant aux *Elements of international law*, il reconnaît aussi que ce traité était, à la date de sa publication, le traité le meilleur et le plus scientifique publié en anglais sur la loi internationale, que l'arrangement en est supérieur à celui des ouvrages de Martens, de Chitty, de Schmalz et de Klueber.

Mais M. Reddie trouve que le publiciste et diplomate américain, accorde une trop grande autorité au droit conventionnel résultant des traités publics, et il regrette surtout d'avoir remarqué chez lui, « outre une prédilection nationale, puisant sa source dans l'attachement que tout homme a pour son pays : d'une part, une disposition hostile à la Grande-Bretagne, — un penchant à montrer sous des couleurs sombres, sinon exagérées, les erreurs de cette puissance et ses déviations des règles strictes de la loi internationale; d'autre part, une partialité en faveur de la France, — une disposition à pallier, à atténuer et à excuser ses excès dans la guerre maritime, et à passer sous silence ses excès encore plus énormes dans la guerre continentale. »

Il n'est pas étonnant qu'un semblable reproche parte d'un auteur anglais, quoiqu'il soit loin d'être établi victorieusement par quelques critiques de détail portant sur certains points particuliers d'histoire.

En résumant l'état actuel du droit international conventionnel maritime, M. Reddie fait une entière abstraction des nombreux traités qui, depuis 1815, ont été conclus par la France et par les Etats-Unis avec les nouvelles républiques de l'Amérique du sud, dans lesquels est stipulée l'adoption du principe « le pavillon couvre la marchandise » ; et il établit son résumé comme si ces traités n'existaient pas.

Enfin ses recherches historiques se terminent par une conclusion dont nous donnerons en entier la traduction, parce qu'elle montre le but final auquel l'auteur se proposait d'atteindre : la manière dont, selon lui, en l'absence de pacte spécial, les principaux droits des belligérants et des neutres ont été et doivent être réglés en pratique.

Principaux droits des belligérants dans la guerre maritime.

1. « Dans la guerre maritime, c'est-à-dire dans l'emploi de la force matérielle qu'une nation fait sur mer contre une autre nation pour soutenir des droits légitimes, les belligérants peuvent légalement capturer et confisquer en pleine mer, non-seulement les navires de l'ennemi, mais encore les biens de cet ennemi à bord de ces navires.

2. « Les belligérants peuvent légalement capturer et confisquer à la mer les biens de l'ennemi, quoique ces biens soient à bord de navires neutres, moyennant le paiement fait aux neutres du fret stipulé ; mais ils ne peuvent confisquer les biens neutres chargés à bord de navires ennemis; la nationalité de la cargaison et celle du navire sont déterminées par celle des propriétaires respectifs; et lorsque des effets ennemis sont trouvés à bord d'un navire neutre, cela n'entraîne ni la confiscation du navire, ni celle des autres marchandises appartenant aux neutres, faisant partie de la cargaison.

3. « Les belligérants ont le droit de capturer et de con-

fisquer en pleine mer, sans être obligés à aucun paiement de fret ou à aucun dédommagement pour détention, les effets même appartenant aux neutres, qui sont contrebande de guerre, ou qui par leur nature, par leur forme ou composition, par leur quantité ou nombre sont directement utiles au but de la guerre et destinés à l'ennemi. Mais le navire neutre qui transporte des effets de contrebande n'est pas passible de confiscation, à moins que ces effets et le navire lui-même n'appartiennent aux mêmes personnes, ou ne soient déguisés par de faux papiers.

4. « Les belligérants peuvent légalement intercepter et retenir, moyennant le paiement de la valeur au cours, ou, en d'autres termes, moyennant le droit de préemption, les effets, qui n'étant pas par leur nature, par leur forme ou composition, par leur quantité ou nombre, et par leur destination, des instruments de guerre, ou directement utiles au but de la guerre, peuvent néanmoins, vu les circonstances particulières de la guerre, fournir des secours nécessaires aux armées ou aux flottes de l'ennemi, ou qui sont destinés pour ses arsenaux ou pour ses ports d'armement.

5. « Les belligérants sont en droit de bloquer les ports de mer, les parties de la côte adjacente à ces ports et les embouchures des fleuves appartenant à l'ennemi, et en cas de violation du blocus par un navire, ils peuvent légalement confisquer ce navire et la cargaison qu'il porte. Mais pour légitimer cette confiscation, le blocus doit avoir été effectif et constamment maintenu, selon que le temps l'a permis, par une force navale suffisante. La pénalité de la confiscation ne s'étend pas au delà du voyage courant, à moins qu'il ne soit prouvé que le voyage d'aller et le voyage de retour formaient une même expédition et une même opération.

6. « Pour l'exercice effectif des droits qui précèdent, les navires de guerre et les corsaires régulièrement commission-

nés des belligérants, ont le droit d'arrêter, de visiter et de fouiller les navires marchands, afin de vérifier à qui appartiennent les navires et les cargaisons, et si les effets composant la cargaison ne sont pas contrebande de guerre, ou n'appartiennent pas à l'ennemi, conformément au mode adopté par le long usage des nations.

7. « Les belligérants ont le droit de faire juger les navires et les cargaisons capturés à la mer comme prises de guerre, par-devant les cours d'amirauté et autres cours de prises établies dans le pays du capteur, ou dans ses colonies et autres dépendances, mais en se conformant dans leurs décisions à la loi maritime internationale. »

Principaux droits des neutres pendant la guerre maritime.

1. « Les neutres sont en droit de continuer pendant la guerre, comme pendant la paix, à commercer, pour leur propre compte, des ports de leur pays ou des ports d'un autre pays neutre avec les ports de la métropole ou des colonies de l'ennemi. Mais ils ne peuvent, sous peine de confiscation, établir un commerce direct entre la métropole et ses colonies, ou transporter de la métropole à ses colonies et des colonies à leur métropole, les marchandises de l'ennemi; d'abord, parce que ce serait là continuer pour compte de l'ennemi son commerce colonial, commerce dont les neutres sont exclus pendant la paix; mais principalement, parce qu'une telle entremise apporterait à l'ennemi une assistance matérielle incompatible avec l'impartialité essentielle à la neutralité; surtout si l'ennemi, par suite des opérations militaires de son antagoniste, a été dans la nécessité d'admettre les neutres à ce commerce.

Cependant les neutres, quoiqu'ils ne soient pas en droit d'aider l'ennemi en faisant pour son compte un commerce que son adversaire l'a mis dans l'impuissance de continuer

lui-même, peuvent poursuivre leur propre commerce d'importation dans leur propre pays, des marchandises par eux achetées dans les colonies de l'ennemi, et ils peuvent transporter ensuite ces marchandises dans les ports de la métropole ennemie, pourvu qu'ils agissent de bonne foi, — pourvu que l'importation et l'exportation des produits coloniaux ne soient pas simulées, — pourvu qu'il y ait eu échange et transbordement réels de la propriété, — en un mot, pourvu que ce soit un commerce véritablement neutre et non pas un commerce de l'ennemi.

2. « Suivant le même principe, les neutres ne sont pas en droit de commercer ou de transporter les marchandises de l'ennemi de port à port sur les côtes d'un pays ennemi, ou, en d'autres termes, de continuer pour compte de cet ennemi le commerce de cabotage; la peine de confiscation applicable aussi, anciennement, contre un pareil commerce, est aujourd'hui mitigée en celle de la perte du fret.

3. « Les neutres doivent être payés du fret des marchandises appartenant à l'ennemi, lorsque ces marchandises sont capturées par les belligérants, et ils ont droit à une indemnité pour une détention indue. Mais ils n'ont droit à aucun fret lorsque ces marchandises sont clairement contrebande de guerre d'après les traités ou d'après leur nature, forme ou composition, quantité ou nombre, et par leur destination directe à l'ennemi.

4. « La cargaison neutre d'un navire ennemi, ni les marchandises neutres chargées avec des marchandises ennemies ne sont passibles d'aucune confiscation. Un navire neutre n'est pas non plus confiscable pour avoir à bord des marchandises ennemies.

5. « Quoiqu'ils n'aient pas droit au paiement du fret, les navires neutres ne sont pas confiscables pour transport de contrebande de guerre; à moins que le navire et la cargaison n'appartiennent tous deux aux mêmes individus, et

qu'on n'ait tenté de déguiser les marchandises par de faux papiers.

6. « Les puissances neutres ont le droit de faire juger par leurs tribunaux des prises, les prises qui ont été faites sur leurs mers territoriales ou qui l'ont été sur leurs propres sujets, lorsque les navires et la cargaison ont été conduits dans les ports de ces mêmes puissances. »

Telle est la conclusion de l'ouvrage de M. Reddie. Elle fait voir que cet auteur, sectateur zélé des doctrines de son pays, se refuse à reconnaître ce principe salutaire « le pavillon couvre la marchandise »; qu'il ne restreint pas la nomenclature des marchandises désignées sous le nom de contrebande de guerre, aux armes et aux munitions à l'usage de ces armes, et aux seuls objets propres seulement à la guerre, mais qu'il l'étend presque indéfiniment; qu'il admet d'une manière absolue le prétendu droit de préemption; et en outre qu'il aggrave,dans certains cas, la pénalité applicable au transport de la contrebande de guerre jusqu'à confisquer le navire qui la porte : toutes choses qui sont loin d'être reconnues par toutes les puissances comme des règles obligatoires du droit des gens, et dont il est facile de démontrer l'illégalité au point de vue rationel.

Elle fait voir aussi que la Grande-Bretagne persiste à soutenir la légitimité de l'interdiction pour les neutres d'un commerce colonial avec l'ennemi, sous le prétexte qu'en temps de paix ils n'étaient pas admis à faire ce commerce (1).

(1) Cette prétendue régle a reçu le nom de règle de 1756, par ce que, à cette époque, les Anglais la mirent en pratique contre les Hollandais, auxquels la France avait accordé des licences pour commercer avec ses colonies. *Voy.* des détails à ce sujet dans WHEATON, *Histoire des Progrès du Droit des Gens*, p. 157.

Bien que nous paraissions nous être attaché de préférence, dans ce compte-rendu, à la partie critique de quelques points sur lesquels il nous a paru indispensable de prémunir le lecteur; bien que nous ayons aussi plus d'une fois, dans la lecture de l'ouvrage anglais, éprouvé un inconvénient majeur que l'auteur avait prévu lui-même, celui des nombreuses répétitions auxquelles le plan qu'il a adopté l'a forcément entraîné, et qui produisent quelquefois de l'obscurité ou de la fatigue : nous ne terminerons pas cette notice sans donner à M. Reddie les sincères éloges qui lui sont dus pour les recherches patientes, pour l'érudition vaste et solide qu'ont exigées la réunion et la mise en ordre de tant de documents. Son livre est une riche mine de matériaux, surtout de matériaux bibliographiques, où pourront puiser avec profit tous ceux qui s'occupent du droit international maritime; et, sous la réserve des rectifications à faire dans les doctrines de l'auteur, nous considérons la publication de ce livre comme un véritable service rendu à la science.

INDICATION

DES PRINCIPAUX OUVRAGES A CONSULTER PLUS PARTICULIÈREMENT SUR LE DROIT INTERNATIONAL MARITIME (1).

J. G. HEINECCIUS, *Exercitatio de navibus ob vecturam mercium vetitarum commissis.* 1721.

CORNELIUS VAN BYNKERSHOEK, *Quæstion juris publici.* 1737.

DON CARLOS D'ABREU, *Tratado juridico-politico sobre las presas maritimas.* Cadiz, 1746. — Le même, traduit en français; Paris, 1758, et aussi en 1802, par M. Bonnemant, avec des notes.

JOH. JUL. SURLAND, *Grundsätze des Europäischen See-Rechts.* Hannov. 1750.

JENKINSON, LORD LIVERPOOL, *Discourse on the conduct of the government of Great Britain in respect to neutral nations.* London, 1757.

MART. HÜBNER, *De la saisie des bâtiments neutres, ou du droit qu'ont les nations belligérantes d'arrêter les navires des peuples amis.* La Haye, 1759.

VALIN, *Traité des Prises.* La Rochelle et Paris, 1763.

J. G. SAMMET, *Dissertatio de neutralium obligatione, et capturâ navium neutralium.* 1764.

FRID. BEHMER. *Observations du Droit de la Nature et des Gens, touchant la détention et la capture des vaisseaux et effets neutres en temps de guerre.* Hambourg, 1771.

BOUCHAUD, *Théorie des Traités de commerce entre les nations.* Paris, 1777.

La liberté de la navigation et du commerce des nations neutres pendant la guerre, considérée selon le Droit des Gens universel, celui de l'Europe et les traités. Londres et Amsterdam, 1780. Ouvrage anonyme attribué au professeur COBALD TOTZE.

GALIANI, *Dei doveri dei principi neutrali verso i principi guerreggianti, e di questi verso i neutrali.* 1782.

---

(1) Ne sont pas compris dans cette indication les traités généraux de droit des gens, dans lesquels on trouvera aussi quelques parties relatives au droit international maritime.

A. Hennings, *Abhandlung über die Neutralität und ihre Rechte, insonderheit bey einem See-Kriege.* Altona, 1784.

Lud. Pestel, *Selecta capita juris gentium maritimi.* Leyden, 1786-89.

G. M. Lampredi, *Del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra.* Firenze, 1788. — Traduit en français. Paris, 1802.

G. F. Martens, *Essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises, d'après les lois, les traités et les usages des puissances maritimes de l'Europe.* Gottingue, 1795.

J. G. Büsch, *le Droit des Gens maritime.* Hambourg et Paris, 1796.

J. F. Schlegel, *Examen de la sentence prononcée par le tribunal de l'amirauté anglaise, le* 11 *juin* 1799, *dans l'affaire du convoi suédois ;* traduit du danois par M. de Juge. Copenhague, 1800.

Rob. Ward, Esq., *A treatise on the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs, in which the principles of armed neutralities and the opinions of Hübner and Schlegel are fully discuted.* London, 1801.

Lud. Holst, *Versuch einer kritischen Ubersicht der Völker-Seerechte.* Hamburgh, 1802.

B. S. Nau, *Grundsätze des Völker-Seerechts.* Hamburgh, 1802.

M. D. A. Azuni, *Droit maritime de l'Europe.* Paris, 1805.

Jo. Nicol. Tetens, *Considérations sur les Droits réciproques des puissances belligérantes et des puissances neutres sur mer, avec les principes du droit de guerre en général.* Copenhague, 1805.

J. Joufroy, *Le Droit des Gens maritime universel, ou Essai d'un système général des obligations réciproques de toutes les puissances, relativement à la navigation et au commerce maritime.* Berlin, 1806.

Gérard de Rayneval, *De la Liberté des Mers.* Paris, 1811.

F. G. Jacobsen, *Seerecht des Friedens und des Krieges in Bezug auf Kauffahrteischiffahrt.* Altona, 1815.

Henry Wheaton, *A Digest of the law of maritime captures and prizes.* New-York, 1815.

Emile Vincens, *Exposition raisonnée de la législation commerciale.* Paris, 1821.—Le 3e vol., liv. 12, ch. 17, *Etat de guerre*, et ch. 18, *Des neutres*, a seul trait au droit international maritime proprement dit.

Henry Wheaton, *Elements of international law, with a sketch of the history of the science*. London, 1836, 2 vol. 8vo.

Histoire des Progrès du Droit des Gens en Europe, depuis la paix de Westphalie jusqu'au congrès de Vienne ; avec un Précis historique du Droit des Gens européen avant la paix de Westphalie. Leipzig, 1841. 1 vol. in-8ov.— De même que le précédent, cet ouvrage de M. Wheaton embrasse le droit général des gens dans son ensemble; mais dans l'un comme dans l'autre, le droit international maritime se trouve développé avec beaucoup de soin.

M. G. Massé, *le Droit commercial dans ses rapports avec le Droit des Gens et le Droit civil*. Paris, 1844.— Cet ouvrage est en plusieurs volumes; le premier volume est seul relatif au droit international maritime.

James Reddie, esq., *Researches historical and critical in maritime international law*. Edinburgh, 1844-45. 2 vol. 8vo.





TABLE
DES MATIÈRES
CONTENUES
DANS CE VOLUME.

LIVRE TROISIÈME.

ÉTAT DE GUERRE.

CHAPITRE PREMIER.

CHAPITRE II.

CHAPITRE III.

CHAPITRE IV.

CHAPITRE V.

CHAPITRE VI.

APPENDICE.

DOCUMENTS ET PIÈCES JUSTIFICATIVES.

ANNEXE E.

ANNEXE F.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

